

Santa Fe Sudparifichahn

Robert Von Schlagintweit

Wilhelm Vollmar

Die

Santa Fe- und Südpacificbahn

in

Nordamerika.

Von

Robert von Schlagintweit,

Verfasser von „Die Pacificbahn" — „Californien, Land und Leute" — „Die Mormonen" — „Die Prairien des amerikanischen Westens" — „Die amerikanischen Eisenbahneinrichtungen" — Neue Pfade vom Missouristrom zum stillen Meere" 2c.

Mit zahlreichen Karten, Vollbildern und Textillustrationen.

Köln.

Verlag von Eduard Heinrich Mayer.

1884.

Inhalt.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Einleitung.

I.

Aufzählung und Nomenklatur der Pacifischen Bahnen.

II.

Der amerikanische Westen.

VI.

Kansas City bis Florence.

VII.

Florence bis Hutchinson.

VIII.

Hutchinson bis Dodge City.

IX.

Dodge City bis Coolidge.

Dritter Abschnitt.

Die Santa Fe Bahn in Colorado und Neu Mexiko.

X.

Allgemeine Schilderung Colorado's.

XI.

Coolidge bis Raton Paß.

XII.

Raton Paß bis Santa Fe.

XIII.

Santa Fe, die Hauptstadt Neu Meriko's.

XIV.

Santa Fe bis Deming.

Seite

Vierter Abschnitt.

Die Südpacificbahn in Arizona und Californien.

XV.

Deming bis Yuma.

XVI.

Sociale Zustände in den westlichen Territorien.

XVII.

Yuma bis San Francisco.

XVIII.

Schlußbemerkungen.

Fünfter Abschnitt.

Anhang.

XIX.

Die Eisenbahnstationen zwischen New York und San Francisco auf der Santa Fe- und Südpacificbahn.

Verzeichnis der Illustrationen.

A. In den Text eingedruckte Bilder und Kartenskizzen.

B. Vollbilder.

C. Doppelvollbilder.

Verzeichnis der Karten.

A. In den Text eingedruckte:

Siehe Nro 10 (S. 54) und Nro 49 (S. 256).

B. Als Vollbilder:

Siehe Nro 6 (S. 104) und Nro. 18 (S. 336).

C. Dem Buche beigeheftet:

1. Übersichtskarte, am Anfang des Buches.
2. Große Karte der Santa Fe- und Südpacificbahn, am Ende des Buches.

Allgemeine Bemerkungen.

1. Km = Kilometer.
2. Alle Höhenangaben sind in englischen Fußen ausgedrückt.
3. Alle Meilen, bei denen eine nähere Bezeichnung fehlt, sind englische; das Verhältnis der englischen Meile zur deutschen, zum Kilometer, zur Werst und umgekehrt siehe in den Tabellen SS. 388—93.
4. Das englische Wort „County" ist stets mit „Kreis" übersetzt.
5. Die Breiten- und Längenangaben sind entnommen dem: „Annual report of the chief signal-officer to the Secretary of war for the year 1879". Washington 1880. Government printing office. — Alle Längen sind westlich von Greenwich.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Einleitung.

I.

Aufzählung und Nomenklatur der Pacifischen Bahnen.

Zum näheren Verständnisse des vorliegenden Buches dürften, wie ich glaube, die nachstehenden allgemeinen Mitteilungen über die Pacifischen Eisenbahnen Nordamerika's wesentlich beitragen.

Unter Pacifischen Bahnen, von denen wir jede einzelne berechtigt sind, als einen Triumph menschlichen Genies und menschlicher Thatkraft zu bezeichnen, verstehen wir jene großen Schienenwege, die quer durch das weite Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika hindurchgehend, den atlantischen Ocean mit dem stillen Meere verbinden, das im Englischen der „Pacific“ genannt wird (sprich Pacific mit dem Accente auf der Silbe ci, aber nicht Päcific mit der Betonung der Silbe Pä).

Die Bedeutung eingehend zu schildern, welche diese großen Pacifischen Bahnen für den Welthandel und die Entwickelung der von ihnen durchzogenen Gebiete haben, wäre Sache einer eigenen Abhandlung, richtiger wohl eines besonderen Buches. Nur die folgenden, vielleicht allgemein interessanten Daten

mögen hier Platz finden. Die ersten Eisenbahnen in Nordamerika wurden im Jahre 1831 eröffnet: die Baltimore & Ohio, die eine amerikanische Lokomotive benutzte, und die Mohawk & Hudson, die im September 1831 mit einer englischen Maschine zwischen Albany und Schenectady fuhr.



Der erste Eisenbahnzug in Nordamerika.
(Das Original befindet sich in der Connecticut Historical Society.)

In England wurde die erste mit Lokomotiven betriebene, von G. Stephenson erbaute Bahn zwischen Liverpool und Manchester am 15. September 1830 dem Betrieb übergeben. Die Nürnberg-Fürther Bahn — die erste in Deutschland — wurde am 7. Dezember 1835 eröffnet.

Zur Zeit gibt es in Nordamerika vier dem öffentlichen Verkehre übergebene und zwei im Bau begriffene Pacifische Bahnen, von denen die eine mit raschen Schritten ihrer Vollendung entgegengeht. Sie lassen sich in zwei große Gruppen scheiden, nämlich in eine, die nördlich, und in eine andere, die südlich vom 40. Breitengrade liegt. Hervorzuheben und sehr zu beachten ist, daß bis jetzt nur bei drei Linien, nämlich der Canada-, der Nordpacific- und der Südpacificbahn die Nomenklatur oder deutlicher gesagt, der definitive Name feststeht, bei den anderen drei jedoch nicht, was seinen Grund hauptsächlich darin hat, daß die letzteren Linien nicht, wie die ersteren, einer einzigen Gesellschaft gehören, sondern mehreren. Wenn daher einige der für diese Linien hier aufgeführten Namen später

eine Änderung erfahren sollten, was immerhin sehr möglich ist, so kann mir für meine nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse jetzt aufgestellten Bezeichnungen um so weniger ein Vorwurf gemacht werden, als hier überhaupt der erste Versuch vorliegt, die bisher für die Pacifischen Bahnen schwankenden und unsicheren Namen festzustellen und in ein System zu bringen und als überdies die amerikanischen Bahnen ihre Namen in Folge von Verschmelzungen, Pachtverträgen und aus anderen Gründen gar nicht selten ändern oder für eine größere Zahl von Bahnen beliebige Kollektivnamen aufstellen, wie Vandalia Line, Pan Handle Line, Bee Line, Sunset Route, Piedmont Air Line, Hoosac Tunnel Route, Bound Brook Route u. s. w. Wer sich von der Namensänderung der amerikanischen Eisenbahnen überzeugen will, betrachte die hunderte von Namen enthaltende „List of old and new names of roads“, die in dem monatlich einmal zu New York, 46, Bond Street erscheinenden, leider nichts weniger als praktisch eingerichteten „Travelers' official railway-guide“ zu finden ist. Überhaupt mag es auffallend und geradezu unglaublich erscheinen (was ich jedoch unwiderleglich in meiner Schrift: „Die amerikanischen Eisenbahneinrichtungen“ SS. 119—121 nachgewiesen habe), daß nirgendwo in den Vereinigten Staaten ein Fahrplanbuch herausgegeben wird, das sich in Beziehung auf praktische Einteilung, Brauchbarkeit und rasche Zurechtfindung auch nur annähernd dem „Kursbuch der Deutschen Reichspostverwaltung“ und dem fast noch bekannteren „Hendschel's Telegraph“ an die Seite stellen ließe.

Nicht uninteressant dürfte es sein, zunächst zu erwähnen, daß, als am 10. Mai 1869 in Nordamerika die erste Schienenverbindung zwischen dem atlantischen Ocean und dem stillen Meere eröffnet ward, noch Niemand daran dachte, sie als

„Pacificbahn" zu bezeichnen, wenngleich damals der Name „Pacific" als Anhängsel oder Zusatz vielfach schon im Gebrauche war, nicht nur bei der Union Pacific und der Central Pacific, sondern auch bei anderen Linien, die, wie z. B. die California Pacific, Chicago & Pacific, Missouri Pacific, Sioux City & Pacific und noch gar manche andere mit „Pacific" benannte entweder in gar keinem oder nur in einem gewissen Zusammenhange zu einer wirklichen Pacificbahn stehen. In den ersten Tagen des Mai 1869 besprach ich mich zu Omaha in Nebraska mit lieben deutschen Freunden und Bekannten eingehend darüber, wie man am Treffendsten die neue Linie bezeichnen könne, die bis dahin allgemein unter dem Namen der „Große Überlandweg" (Great overland road, auch Transcontinental line) bekannt war. Erst im August 1869 tauchte der Name „Pacificbahn" auf — wer ihn zuerst gebrauchte, habe ich aller von mir angestellten Nachforschungen ungeachtet nie herausfinden können, — der sofort lebhaften Anklang fand, allgemein angenommen wurde und die Bezeichnung „Großer Überlandweg" vollständig verdrängte.

Die Pacifischen Eisenbahnen Nordamerika's.

A. Die nördlichen transkontinentalen Hauptwege.

1. **Die Canada Pacificbahn** (Canadian Pacific Railway; abgekürzt: C. P. Ry.), die nördlichste aller Pacifischen Bahnen, die jedoch nirgendwo ein zu den Vereinigten Staaten von Amerika gehöriges Gebiet durchzieht, sondern ausschließlich nur durch die englischen Kolonien von Canada führt; ihrer Vollendung kann erst nach einer Reihe von Jahren entgegengesehen werden, keineswegs vor 1891.

Im engeren Sinne beginnt die Canada Pacificbahn bei Ottawa; sie geht dann, nachdem sie einen Teil der nördlichen

Ufer des Oberen Sees (Lake Superior) befahren, zum Südufer des Winnipeg Sees, erreicht hierauf, in nahezu genau westlicher Richtung die großen Ebenen durchziehend, den Fuß der Felsengebirge und geht über dieselben durch den sogenannten Yellowhead Paß zum Frazer Flusse nach der Pacifischen Küste, wo sie in Port Moody, am Golf von Georgia, wenige Km nördlich von der Grenze des Territoriums Washington, ihren westlichen Endpunkt hat.

Im weiteren Sinne aufgefaßt, wird sie sich an die Intercolonial Bahn anschließen und daher in Halifax beginnen; sie geht durch Neuschottland (Nova Scotia), Neu Braunschweig (New Brunswick), Quebec (Nieder-Canada), Ontario (Ober-Canada), durchschneidet ferner Manitoba und British Columbia, und wird eine Gesamtlänge von etwa 5900 bis 6100 Km haben.

2. Die **Nordpacificbahn** (Northern Pacific Railroad; abgekürzt: N. P. R. R.). Von ihren beiden östlichen in Minnesota befindlichen Hauptausgangspunkten *), nämlich der Hafenstadt Duluth am Westende des Oberen Sees (Lake Superior) und der Stadt St. Paul — die von beiden Orten ausgehenden Arme vereinigen sich zu Brainerd in Minnesota, das von Duluth 183.5 Km und von St. Paul 218.9 Km entfernt ist — führt sie durch Minnesota, Dakota, Montana, die nördlichen Teile von Idaho und Washington nach der am Willametteflusse, etwa 21 Km oberhalb dessen Einmündung in den Columbia erbauten Stadt Portland in Oregon, dem Haupthandelsplatze des ganzen nordwestlichen Pacific-Gebietes, das ihr westlicher Hauptendpunkt ist.

*) Als dritter am Oberen See gelegener Ausgangspunkt kann nunmehr noch die Stadt Superior in Wisconsin bezeichnet werden, von der eine 38.6 Km lange Linie mit der von Duluth kommenden Hauptbahn bei der North Pacific Junction (in der Nähe von Thompson) sich vereinigt.

Im Allgemeinen geht die Nordpacificbahn etwa unter dem 47. Breitengrade; in den nördlichen Teilen von Idaho reicht



Die Überlandroute „sonst“.

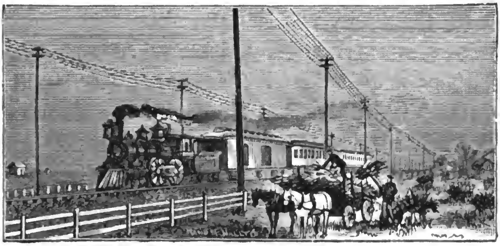
sie jedoch — allerdings nur ausnahmsweise — bis 48 ° 4′ nördlicher Breite hinan.

Von Portland erstreckt sich in nördlicher Richtung eine Zweiglinie nach dem Washington Territorium, und zwar über das am rechten Ufer des Columbia gelegene Kalama (das von Portland etwa 65 Km entfernt ist und mit den Dampfschiffen der zur Nordpacificbahn in gewissen administrativen Beziehungen stehenden Oregon Railway & Navigation Company erreicht wird) nach Tacoma am Puget Sund. Die Entfernung zwischen Kalama und Tacoma beträgt 169.0 Km.

Der Plan, von Tacoma weiter nördlich nach Seattle zu bauen (sprich Siattl mit Betonung der Silbe attl), nach einer Stadt, die man ursprünglich zum westlichen Hauptendpunkte der Nordpacificbahn bestimmt hatte, ist vorläufig zwar aufgegeben, wird aber höchst wahrscheinlich später doch zur Ausführung kommen.

Die Nordpacificbahn wird von Henry Villard (von Geburt einem Deutschen aus der bayerischen Rheinpfalz Namens

Hilgard) erbaut und wahrscheinlich spätestens im Sommer 1884 vollendet sein.



Die Überlandroute „jetzt“.

Die Entfernung von New York nach Portland in Oregon wird, so weit sich bis jetzt feststellen läßt, 3260 Meilen = 5246.4 Km betragen, nämlich:

Routen	Entfernung Meilen	Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
New York — Pittsburg*).	444	714.5	Trenton und Harrisburg	Pennsylvania Railroad
Pittsburg—Chicago	468	753.2	Alliance und Fort Wayne	Pittsburg, Fort Wayne & Chicago
Chicago — St. Paul	410	659.8	Milwaukie und Winona	Chicago, Milwauki & St. Paul
St. Paul — Livingston	1030	1657.6	Bismarck und Glendive	Nordpacific
Livingston — Missoula River . .	341	548.8	Im Bau; Entfernung nicht ganz sicher	Nordpacific
Missoula River — Wallula Junction	353	568.1	Belknap und Ainsworth	Nordpacific
Wallula Junction — Portland . .	214	344.4	The Dalles und Umatilla	Oregon Railway & Navigation Co.
Summa:	3260	5246.4		

*) Mir ist wohlbekannt und in meinem Buche „Die Pacificbahn“ S. 192 ausführlich dargelegt, daß über Easton, Harrisburg und Altoona

3. Die aus der Union- und Central-Pacificbahn bestehende, am 10. Mai 1869 eröffnete Bahn, die auf Jahre hinaus die kürzeste Entfernung zwischen New York und San Francisco bilden wird und die man, als weitaus die erste von Ocean zu Ocean vollendete, meiner Ansicht nach stets zur Auszeichnung nur kurzweg mit dem Namen **„Die Pacificbahn“** bezeichnen sollte. Sie beginnt bei Omaha am Missouri und führt, wenigstens in ihren östlichen Teilen im Allgemeinen längs des 41. Breitengrades, über Cheyenne in Wyoming (sprich Waioming mit starker Betonung des „o“), Ogden in Utah und Sacramento in Californien nach San Francisco. Die Entfernung von New York nach San Francisco beträgt auf dieser Bahn 3268 Meilen = 5259.3 Km, nämlich:

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
New York—Chicago	912	1467.7	Siehe Tabelle S. 9	Siehe Tabelle S. 9
Chicago—Omaha .	490	788.6	Elgin u. Cedar Rapids	Chicago, Milwaukie & St. Paul
Omaha—Ogden ..	1033	1662.4	Cheyenne u. Rawlings	Union Pacific
Ogden—San Francisco	833	1340.6	Elko und Sacramento	Central Pacific
Summa:	3268	5259.3		

(mit Benützung der Central Railway of New Jersey, der Lehigh Valley Railway, der Lebanon Valley Branch Railway) die Entfernung von New York nach Pittsburg nur 431 Meilen = 693.6 Km beträgt, und daher auch die kürzeste Entfernung von New York nach Chicago (über Pittsburg) sich nur auf 899 Meilen = 1446.8 Km beläuft. Da aber die in Klammern aufgeführten Bahnen keinen Teil einer direkten Personen-Verkehrsroute zwischen New York und Pittsburg bilden und daher von einem Reisenden, der es sich durchaus in den Kopf setzt, die kürzeste Entfernung zwischen New York und Pittsburg zu fahren, nur unter häufigem Wagenwechsel und Zeitverlust benützt werden können, so wird es gerechtfertigt erscheinen, wenn ich der allgemein in Amerika herrschenden Annahme hier folge und die Entfernung zwischen New York und Chicago (über Pittsburg) zu 912 Meilen = 1467.7 Km festsetze und allen meinen Berechnungen zu Grunde lege.

Diese Bahn habe ich als einer der ersten Deutschen einen Tag nach ihrer Eröffnung und später noch dreimal (zuletzt im Sommer 1880) ihrer ganzen Ausdehnung nach bereist. In dem im Verlage von Eduard Heinrich Mayer zu Cöln und Leipzig im Jahre 1870 erschienenen Buche: „Die Pacific-Eisenbahn in Nordamerika“, dem eine Anzahl größerer, von mir in der „Gaea“ (Band VI: SS. 2—21, 78—100, 137—157, 203—22 und 261—67) veröffentlichter Aufsätze zu Grunde liegen, habe ich eine Schilderung derselben entworfen.

B. Die südlichen transkontinentalen Hauptwege.

4. Die am 17. März 1881 als die zweite Überlandbahn dem allgemeinen Verkehre eröffnete **Santa Fe- und Südpacificbahn**, die von Kansas City am Missouri beginnend, und Kansas, einen Teil von Colorado, ferner Neu Mexiko, Arizona und Californien durchziehend, in San Francisco endet. Die Entfernung dahin von New York beträgt auf dieser Bahn 3689 Meilen = 5936.8 Km, nämlich:

Routen	Entfernung		Über	Zu benützende Eisenbahnen
	Meilen	Km		
NewYork-Pittsburg	444	714.5	Siehe Tabelle S. 9	Siehe Tabelle S. 9
Pittsburg — Indianapolis	381	613.2	Columbus u. Urbana	Pittsburg, Cincinnati & St. Louis
Indianapolis — St. Louis	240	386.2	Terre Haute und Vandalia	Vandalia Line
St. Louis — Kansas City	277	445.8	St. Charles und Centralia	Wabash, St. Louis & Pacific
Kansas City — Deming	1149	1849.1	Trinidad und Albuquerque	Atchison, Topeka & Santa Fe
Deming — San Francisco	1198	1928.0	Tucson und Mohave	Südpacific
Summa:	3689	5936.8		

Unmittelbar nach ihrer Eröffnung hat man diese Linie in Deutschland ganz allgemein kurzweg mit dem Namen „Die Südpacificbahn" bezeichnet, was jedoch jetzt, seit Vollendung der unter 6 aufgeführten Bahn, nicht mehr angeht und ganz entschieden unstatthaft ist.

Die Santa Fe Bahn heißt mit vollem Namen: Atchison, Topeka und Santa Fe Bahn oder abgekürzt: A., T. & S. F. R. R.

Die Santa Fe- und Südpacificbahn ist es, mit der wir uns im vorliegenden Buche ausschließlich befassen. Es soll hier der Versuch unternommen werden, sie in einfacher und allgemein-verständlicher Weise, nicht in blendenden und witzigen Phrasen und geistreichen, den Sinn jedoch verdunkelnden und das Verständnis erschwerenden Wendungen ganz wahrheitsgetreu zu schildern.

5. Die seit dem 1. Juli 1883 als die vierte Überlandbahn vollendete **Atlantic & Pacificbahn** (abgekürzt: A. & P. R. R.), die von St. Louis am Mississippi nach San Francisco führt. Diese Linie wurde früher die St. Louis & San Francisco Bahn genannt, die jedoch nunmehr wieder eine eigene, nicht gerade völlig unabhängige, sondern sowohl mit der Atlantic & Pacific- als auch namentlich mit der Santa Fe Bahn gewisse Beziehungen unterhaltende Gesellschaft gebildet hat.

Von St. Louis geht die St. Louis & San Francisco Bahn zunächst über Peirce City (das vielfach, aber irrig Pierce City genannt wird) nach Wichita im südwestlichen Kansas (817.5 Km von St. Louis), wo sie sich an eine Zweiglinie der Santa Fe Bahn anschließt, deren Hauptstrang sie über Valley Centre und Sedgwick City bei dem von Wichita 40.2 Km entfernten Halstead erreicht.

Erst von Albuquerque in Neu Mexiko hat die Atlantic & Pacificbahn einen selbständigen Strang, mit dem sie in fast

genau westlicher Richtung Neu Mexiko und Arizona in einer Ausdehnung von 918.9 Km durchzieht. Diese hochinteressante neue Linie muß deshalb hier eingehender besprochen werden, weil man sie in Folge von Vereinbarungen, die durch einen am 6. Dezember 1879 unterzeichneten Vertrag mit der Santa Fe Bahn eingegangen wurden, gleichsam als einen Teil der letzteren Bahn selbst bezeichnen kann, die, wie oben erwähnt, einen Hauptgegenstand des vorliegenden Buches bildet.

Von Albuquerque führt nun die Atlantic & Pacificbahn zunächst durch die San Mateo Berge; dann kömmt sie, vorüber an den Lavabetten bei Grant's (6512 Fuß über dem Meere) und um Mount Taylor herum, durch eine ziemlich gut bewaldete Gegend, in der sie mittelst einer Anzahl keineswegs bedeutender Steigungen die große amerikanische Wasserscheide (Great continental divide; siehe dritter Abschnitt, Kapitel X dieses Buches) in einer Höhe von 7306 Fuß erreicht, in dessen Nähe die von Albuquerque 219.0 Km westlich entfernte neue Station Coolidge 7045 Fuß hoch gelegen ist, sowie auch Wingate (235.3 Km von Albuquerque, 6785 Fuß über dem Meere). Vorüber an Gallup, in dessen Umgebung ausgedehnte und vorzügliche Kohlenlager angetroffen werden, betritt die Bahn in der Nähe von Manuelito, etwa 282 Km von Albuquerque entfernt, das Territorium Arizona, führt dann durch das Rio Puerco Thal und kömmt ferner durch den Querino Canyon nach Holbrook (406.8 Km westlich von Albuquerque, 5140 Fuß über dem Meere), wo das große Arizona Hochplateau beginnt (mesa; siehe vierter Abschnitt, Kapitel XV dieses Buches), längs dem sie nach dem 459.5 Km von Albuquerque entfernten, 4895 Fuß über dem Meere gelegenen Winslow führt. Von da bis zu dem 6800 Fuß hohen und 607.7 Km westlich von Albuquerque gelegenen Williams ist bis jetzt kein

einziger Ort von Bedeutung zu finden; aber hochinteressant ist der Canyon Diablo, eine furchtbare Schlucht in dem sonst ebenen Plateau, die von der Bahn auf einer 225 Fuß hohen, aber nur 560 Fuß langen Brücke überschritten wird. Die von Williams bis zum Coloradofluß in einer Ausdehnung von etwa 310 Km von der Bahn durchzogene Gegend, bis jetzt eigentlich eine reine Gebirgs- und Felsenwüste, was sie noch lange, lange Zeit bleiben wird, ist jedoch außerordentlich reich an großartigen Naturschönheiten, die sich den berühmtesten Nordamerika's an die Seite stellen lassen und zweifelsohne jährlich Tausende von Naturfreunden herbeiziehen werden. Unter diesen Scenerien ragen namentlich einzelne Partien des einzig dastehenden, nur 28 bis 30 Km von der Station Peach Springs abgelegenen und von da leicht zu erreichenden „Großen Colorado Canyon" hervor, der im vierten Abschnitt, Kapitel XV dieses Buches eingehender geschildert ist. Peach Springs selbst ist 748.8 Km von Albuquerque entfernt und liegt 4890 Fuß über dem Meere.

918.9 Km westlich von Albuquerque, an der Grenze von Arizona und Californien, bei den sogenannten Needles am Coloradoflusse, schließt sich die Atlantic & Pacificbahn an einen Zweig der Südpacificbahn an, der in einer Länge von 389.5 Km nach Mohave führt, wo er mit der nach San Francisco führenden Hauptlinie zusammentrifft.

Aus dem hier Mitgeteilten ergibt sich, daß die Atlantic & Pacificbahn bis jetzt noch nicht ganz ausgebaut ist; sie wird dies erst dann sein, wenn die St. Louis & San Francisco Bahn ihre von Peirce City über Vinita bis Tulsa im Indianerterritorium (Indian Territory) in einer Länge von 222.1 Km bereits vollendete Linie durch dieses Territorium hindurch bis nach Albuquerque fertig gestellt hat. Ist diese Kluft über-



Partie aus dem Großen Colorado Cannon.



rückt
ürfte,
westlich
Atlanti
zwischen
Schätzun
als die
Pacificb
Ge
ie Entf
455 M

Ro

ew York
City ..
ansas C
buquer
Albuquer
Needles
he Need
Franci

6.
ollend
rzt:
nien,
Texas
eisten
n Ne
nannte
Yuma

rückt — was aber noch eine geraume Zeit in Anspruch nehmen ürfte, — dann wird die größtenteils, wenigstens in ihren westlichen Teilen, längs des 35. Breitengrades führende Atlantic & Pacificbahn die zweitkürzeste Verbindung zwischen New York und San Francisco bilden, die meiner Schätzung nach kaum 80 bis 110 Km mehr betragen dürfte, als die Entfernung mit der unter 3 S. 10 aufgeführten Pacificbahn über Chicago, Omaha, Ogden und Sacramento.

Gegenwärtig beläuft sich auf der Atlantic & Pacificbahn die Entfernung von New York nach San Francisco auf 3455 Meilen = 5560.2 Km, nämlich:

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
New York — Kansas City	1342	2159.7	Siehe Tabelle S. 11	Siehe Tabelle S. 11
Kansas City — Albuquerque......	918	1477.4	Emporia u. Trinidad	Atchison, Topeka & Santa Fe
Albuquerque — The Needles........	571	918.9	Wingate u. Winslow	Atlantic & Pacific
The Needles — San Francisco......	624	1004.2	Mohave und Merced	Südpacific
Summa:	3455	5560.2		

6. Die seit 12. Januar 1883 als dritte Überlandbahn vollendete **Südpacificbahn** (Southern Pacific Railroad; abgekürzt: S. P. R. R.). Es ist dies die südlichste aller Pacifischen Linien, die von New Orleans im Staate Louisiana durch Texas hindurch (über Houston, San Antonio und El Paso) meistenteils längs des 32. Breitengrades zunächst nach Deming in Neu Mexiko führt (wo sie sich mit der unter 4 S. 11 genannten Santa Fe Bahn vereinigt) und von da über Tucson, Yuma und Mohave nach San Francisco sich erstreckt. Es be-

trägt bis dahin auf dieser Bahn die Entfernung von New York 3884 Meilen = 6250.6 Km, nämlich:

Routen	Entfernung Meilen	Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
New York—Philadelphia	90	144.8	Newark und Trenton	Pennsylvania Railroad
Philadelphia—Baltimore.	98	157.7	Wilmington und Perryville	Philadelphia, Wilmington & Baltimore
Baltimore — Washington	40	64.4	Bladensburg	Baltimore & Ohio
Washington—Richmond	116	186.7	Quantico und Fredericksburg	Baltimore & Potomac u. Richmond, Fred. & Potomac
Richmond — Atlanta	549	883.5	Danville u. Charlotte	Richmond & Danville
Atlanta—Montgomery	175	281.6	Newnan und Opelika	Montgomery & Eufaula
Montgomery—New Orleans	321	516.6	Mobile und Waveland	Cincinnati, Louisville & New Orleans
New Orleans — El Paso	1209	1945.7	Houston und San Antonio	Südpacific
El Paso — Deming	88	141.6	Afton und Cambray	Südpacific
Deming — San Francisco . . .	1198	1928.0	Tucson und Mohave	Südpacific
Summa:	3884	6250.6		

Die seit Längerem bereits dem Verkehre übergebene, von Galveston in Texas über Houston, San Antonio und El Paso nach Deming führende Bahn ist unter dem Namen „Sunset Route" bekannt, worunter nunmehr auch im Allgemeinen die Linie von New Orleans über El Paso und Deming nach San Francisco bezeichnet wird.

In administrativer Beziehung bildet die Südpacificbahn einen Teil der unter 3 S. 10 erwähnten Central Pacific.

Alle hier aufgeführten, im Ganzen und Großen eine ostwestliche Richtung einschlagenden Pacifischen Bahnen stehen

nicht nur teilweise unter sich durch süd-nördliche Zweiglinien in Verbindung, sondern es laufen ihnen auch noch einzelne Linien auf zuweilen gar nicht unbedeutenden Strecken mehr oder minder parallel. In welchen administrativen Verhältnissen diese gegenwärtig zu den Hauptbahnen stehen, will ich hier um so weniger auseinandersetzen, als sich diese Beziehungen vielfach ändern; wohl aber will ich darauf hinweisen, daß einem Reisenden, der von New York nach San Francisco sich verfügen und von da wieder zurückkehren will, die Möglichkeit geboten ist, sich seine Route unter Benützung verschiedener Linien auszuwählen und zusammenzustellen, und die hier folgende Liste, die nach Vollendung der Nordpacificbahn noch wesentlich erweitert werden kann, soll ihm zeigen, auf welchen verschiedenen Wegen er zur Zeit von Kansas City im Staate Missouri nach San Francisco in Californien gelangen kann, und wie groß in jedem einzelnen Falle, in englischen Meilen und Kilometern ausgedrückt, die Entfernung ist. Von New York nach Kansas City stehen ihm, sofern er nicht den nächsten, 1342 Meilen = 2159.7 Km betragenden Weg einschlagen will (siehe S. 11), eine große Auswahl von Routen zur Verfügung.

Auf Grund der hier folgenden Liste kann sich auch ein Reisender, der Omaha in Nebraska oder St. Louis in Missouri zum Ausgangspunkte nimmt, seine Routen nach San Francisco auswählen und zusammenstellen und die Entfernungen mit Leichtigkeit berechnen, wenn er weiß, daß sie betragen:

Zwischen	Meilen	Km
New York und Omaha	1402	2256.3
New York und St. Louis	1065	1713.9
Omaha und St. Louis	410	659.8
Omaha und Kansas City	203	326.7
Kansas City und St. Louis . . .	277	445.8

Reisewege

von Kansas City in Missouri nach San Francisco in Californien.

Name der Bahnen	Routen	Zwischen-Entfernung Meilen	Zwischen-Entfernung Km	Gesamt-Entfernung Meilen	Gesamt-Entfernung Km
Kansas City, St. Joseph & Council Bluffs . .	Kansas City — Omaha	203	326.7		
Union Pacific.	Omaha — Ogden	1033	1662.4		
Central Pacific	Ogden — San Francisco	833	1340.6	2069	3329.7
Union Pacific	Kansas City — Denver	639	1028.4		
	Denver — Ogden	623	1002.6		
Central Pacific	Ogden — San Francisco	833	1340.6	2095	3371.6
Burlington & Missouri River	Kansas City — Denver	648	1042.8		
Denver & Rio Grande	Denver — Salt Lake City	736	1184.5		
	Salt Lake City — Ogden	36	57.9		
Central Pacific	Ogden — San Francisco	833	1340.6	2253	3625.8
Atchison, Topeka & Santa Fe	Kansas City — Pueblo	635	1022.0		
Denver & Rio Grande	Pueblo — Salt Lake City	616	991.3		
	Salt Lake City — Ogden	36	57.9		
Central Pacific . . .	Ogden — San Francisco	833	1340.6	2120	3411.8
Atchison, Topeka & Santa Fe	Kansas City — Albuquerque	918	1477.4		
Atlantic & Pacific. . .	Albuquerque — Needles	571	918.9		
Südpacific	Needles — San Francisco	624	1004.2	2113	3400.5
Atchison, Topeka & Santa Fe	Kansas City — Deming	1149	1849.1		
Südpacific	Deming — San Francisco	1198	1928.0	2347	3777.1
Verschiedene Bahnen . .	Kansas City — Fort Worth	543	873.9		
Texas & Pacific. . . .	Fort Worth — El Paso	616	991.3		
Südpacific	El Paso — San Francisco	1286	2069.6	2445	3934.8

II.

Der amerikanische Westen.

Keine der Pacifischen Bahnen hat, im strengen, richtigen Sinne des Wortes aufgefaßt, ihren Ausgangspunkt in New York oder Boston, sondern (mit Ausnahme der S. 15 geschilderten Südpacificbahn) im Inneren der Vereinigten Staaten, und zwar durchweg da, wo der interessante amerikanische Westen seinen Anfang nimmt.

Unwillkürlich drängt sich uns nun die Frage auf, welches Gebiet der Vereinigten Staaten darunter eigentlich gemeint sei. Was wir unter der Bezeichnung „amerikanischer Westen" heute verstehen, ist wesentlich verschieden von dem, was unsere Vorfahren hierunter begriffen. Denn noch zu Anfang dieses Jahrhunderts galt im Allgemeinen der heutige Staat Pennsylvanien als der Westen; alle von hier bis an den Mississippi sich erstreckenden Gebiete waren der „Far West", der „ferne Westen"; was jenseits dieses Flusses bis an die Grenze von Californien sich ausdehnte, nannte man die „Große amerikanische Wüste"; es war dies ein mystisches Land, da-

mals unbekannter, als gegenwärtig das Innere des schwarzen oder irgend eines anderen Erdteils.

Je weiter sich jedoch im Laufe der Jahre die Kultur und Civilisation ausbreiteten — und es geschah dies in überraschend kurzer Zeit, — je tiefer diese für die Heranbildung und das Wohlergehen der Menschheit so überaus mächtigen Faktoren in den Westen vordrangen, je mehr hierdurch die Indianer, die seitherigen unbestrittenen Besitzer von Grund und Boden dieser ausgedehnten Gebiete, sich veranlaßt sahen, ihre bisherigen Wohnsitze weiter und immer weiter nach letztgenannter Himmelsgegend zu verlegen, um so mehr rückte der Anfang des amerikanischen Westens zurück, um so mehr verschob sich auch die sogenannte „Grenze“, worunter man jene Linie verstand, bis zu der in größerer Anzahl die Weißen sich niedergelassen und angesiedelt hatten. Übrigens ist selbst heute noch, obschon nunmehr in jedem Gebiete der Vereinigten Staaten große Flächen mehr oder minder von Weißen bewohnt sind und der Kultur unterzogen werden, obschon es jetzt in dem ungeheueren Länderbereiche der amerikanischen Union in Wahrheit und Wirklichkeit gar keine „Grenze“ mehr gibt, nicht ganz genau festgesetzt, wo denn eigentlich der amerikanische Westen zu beginnen habe. Nur darüber ist man einig, daß man hierunter im weiteren Sinne auch die nordwestlichen Staaten und Territorien (wie Oregon, Washington u. s. w.) und die südwestlichen (wie Arizona, Neu Mexiko, Texas) mit einzuschließen habe. Doch dürfte es schwerlich einem Widerspruche begegnen, wenn ich behaupte, daß man heutzutage im Allgemeinen unter dem amerikanischen Westen oder deutlicher noch ausgedrückt, dem „Far West“ jene Gebiete versteht, die sich westlich von Missouri bis zum stillen Meere ausdehnen und unter anderem also die westlichen Prairien (oder Plains, wie sie der Amerikaner

häufig nennt) *), die Felsengebirge (Rocky Mountains) und die Sierra Nevada umfassen, — wobei wir jedoch nicht den wirklichen Lauf des Missouri zu Grunde legen dürfen, sondern uns in Gedanken vorstellen müssen, daß er dieselbe südliche Richtung, die er von Bismarck City in Dakota bis Kansas City in Missouri einschlägt, nahezu unverändert beibehielte, bis er sich etwa in der Nähe der in Texas gelegenen, der vielen Moskitos halber übelberüchtigten Hafenstadt Sabine City in den Golf von Mexiko ergösse. Unter dieser Voraussetzung würde demnach der „Far West" in einer Entfernung von etwa 2000 bis 2200 Km von New York beginnen. Der Name „der ferne amerikanische Westen" wird nie verschwinden, sowenig wie der von Nord- und Südamerika oder von Nord- und Süddeutschland.

Längs dieses ideal gedachten Missouriflusses ist es namentlich die zwischen Sioux City (sprich Sus mit langem u) und Kansas City befindliche, in gerader Linie von Norden nach Süden eine Länge von etwa 400 Km einnehmende Gegend, die in Folge ihrer geographischen Lage schon seit Jahren mit besonderer Vorliebe dazu ausersehen ward, um von hier aus in den amerikanischen Westen einzudringen. Zu einer Zeit, wo diese Gegend noch die reinste Wildnis war, die keine andere, als die vorwiegend aus hohen Gräsern bestehende Prairievegetation aufwies, hatten sich von hier schon einzelne kühne Reisende, verwegene Jäger und unternehmende Trapper mehr oder minder weit in die ausgedehnte, damals von der civilisierten Welt gänzlich abgelegene und nur mit großen Schwierigkeiten und nach Überwindung bedeutender Hindernisse zu

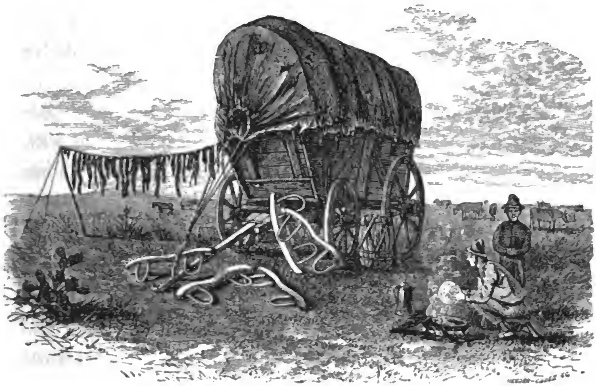
*) Siehe mein Buch: „Die Prairien des amerikanischen Westens". Leipzig 1876. Ed. Heinrich Mayer.

erreichende westliche Region gewagt. Von hier aus (in der Nähe der heutigen Stadt Council Bluffs) begannen die Mormonen im Frühjahre 1847 ihren denkwürdigen, an unsäglichen Mühen, Beschwerden und Gefahren aller Art überaus reichen Zug nach dem ferngelegenen Großen Salzsee; hier strömten die Menschen zusammen, die im Mai 1849 in Folge der Entdeckung des Goldes in Californien die damals so überaus gefahrvolle Reise dahin unternahmen.

Doch wie verschieden von dem damaligen beschwerlichen, totbringenden Marsche gestaltet sich jetzt, in Folge der Vollendung der Pacifischen Bahnen eine Reise nach dem fernen Californien! Welch' greller Kontrast! Sehen wir zu, wie es den 20,000 Menschen erging, die im Mai 1849 von dem mittleren Laufe des Missouri nach dem damals neuen Eldorado aufbrachen! Es war die Blüte des amerikanischen Westens, aus jungen, kräftigen, unternehmenden und thatendurstigen Männern bestehend, unter die sich jedoch auch manche unsaubere Elemente, wie namentlich eine Anzahl soeben aus den Gefängnissen entlassener Sträflinge gemischt hatten. In dieser Menschenmenge befanden sich auch Manche, die von der mächtigen Anziehungskraft des Goldes fortgerissen, von ihren weinenden Bräuten sich trennten, Manche, die ihre Eltern heimlich verließen, Manche, die ihren zänkischen Weibern für immer entflohen. Den ungeheueren Menschenschwarm, der um so leichter für ein feindliches, auf Eroberung ausgehendes Heer gehalten werden konnte, als fast Jeder, der sich unter ihm befand, wohlbewaffnet war, begleiteten eine Unmasse von Lasttieren aller Art und Tausende von einfachen, meistenteils mit Ochsen bespannten Fuhrwerken, sogenannten „Prairie-Schooners", die nicht sowohl zur Beförderung der ganz allgemein zu Fuß gehenden Menschen, als vielmehr zum Transporte der Munition

und der Lebensmittel dienten, deren Jeder einen für ein volles Jahr ausreichenden Vorrat mit sich führte.

Die Beschwerden, denen diese Wanderer ausgesetzt waren, grenzen an das Unglaubliche. Orte, die von Weißen bewohnt



Ein „Prairie-Schooner" (Frachtfuhrwagen).

waren oder auch nur vorübergehende größere Ansiedelungen derselben gab es damals auf der ungeheueren Strecke noch keine; nur hie und da konnte man einzelnen Trappern begegnen. Desto zahlreicher waren aber die bisher nie in ihrem Thun und Treiben gestörten Söhne der Wildnis, die verschiedenen Indianerstämmen angehörenden Rothäute, die sich alle dem Durchzuge der Weißen feindlich entgegenstellten.

Wer nun aus eigener Anschauung wie ich, die zuweilen trostlosen Wüsteneien kennt, die hie und da auch heute noch auf nicht geringen Strecken zwischen dem Missouri und der Grenze Californien's angetroffen werden, wer die zahllosen Schwierigkeiten ermißt, mit denen die Überschreitung der rauhen,

kahlen und unwirtlichen Felsengebirge zu einer Zeit verknüpft war, in der es dort noch keine Straßen gab, wer ferner erwägt, daß oft tagelang eine Gegend durchzogen werden mußte, die entweder gar kein Wasser hatte oder ein derartig mit Salzen und Alkalien geschwängertes, daß sein Genuß für Menschen und Tiere gefährlich war, wer überdies die Gefechte in Betracht zieht, die diese kühnen Wanderer auf ihrem langen, beschwerlichen Marsche mit den zahlreich vorhandenen, durch ihr Erscheinen auf das Äußerste gereizten und beunruhigten Indianern zu bestehen hatten: der allein dürfte im Stande sein, sich eine klare Vorstellung von der unsäglichen Freude und der unbeschreiblichen Wonne zu machen, die sich der kühnen Einwanderer bemächtigten, als sie, endlich auf der Höhe der Sierra Nevada angelangt, staunend die sonnigen Auen, die lachenden Thäler, die schimmernden Wasserflächen des zu ihren Füßen liegenden nahen Californien's erblickten, von dem sie die feste Zuversicht hegten, daß es sie reichlich für alle ausgestandenen Mühen und Beschwerden entschädigen würde. Aber nicht Alle konnten sich an dem Anblicke des von ihnen heiß ersehnten Landes erfreuen, das sie monatelang in ihren Gedanken bei Tag und ihren Träumereien bei Nacht beschäftigt hatte. Tiefe Wehmut ergreift uns bei der schauderhaften Kunde, daß viertausend Tote die einer ungeheueren Wahlstätte vergleichbare Strecke bedeckten, die sich zwischen dem Missouri und dem Gestade des stillen Meeres ausdehnt.

* * *

Vor Eröffnung der Pacificbahn war in mehreren, längs den Ufern des Missouri oder Mississippi gelegenen Städten, nämlich in Leavenworth, Independence, St. Louis und einigen anderen Orten der Ausgangspunkt für die Postkutschen (Stages),



Die Sierra Nevada in Californien.

die damals den weiten amerikanischen Westen auf allerdings nur verhältnismäßig wenigen Routen durchzogen. Die von John Butterfield in's Leben gerufene Gesellschaft erhielt von den Vereinigten Staaten jährlich 600,000 Dollars, um dreimal wöchentlich Reisende und die Postsachen von St. Louis in Missouri nach San Francisco zu befördern, wobei die südliche, durch das Indianerterritorium, Texas, Arizona und das südliche Californien führende Route eingeschlagen wurde. Der erste Überlandpostwagen erreichte San Francisco am 10. Oktober 1858 in 23 Tagen 21 Stunden von St. Louis; später wurde der Weg, der kontraktlich erst in 25 Tagen zurückgelegt zu werden brauchte, fast regelmäßig in nur 21 Tagen gemacht, wobei die Wagen Tag und Nacht fuhren, mit drei täglichen kurzen Unterbrechungen behufs Einnahme der Mahlzeiten. Das Fahrgeld betrug 150 Dollars ohne Beköstigung; für eine Mahlzeit hatte man je nach der Gegend 40 Cents bis 1 Dollar zu bezahlen.

Es war dies meines Wissens die größte Postwagenroute, die jemals in der ganzen Welt bestanden hat. Ihr läßt sich nur annähernd an die Seite stellen die nunmehr eingegangene Postwagenroute in Indien, auf der wir längs der Grand Trunk Road „der Großen Hauptstraße“ mit den Wagen der Dak Company (das a in Dak tief und lang zu sprechen) von Calcutta in Bengalen nach Peschaur im Pandschab (an der Grenze von Cabul), eine Entfernung von 2400 Km, während der regenlosen Jahreszeit innerhalb 12 bis 14 Tagen fuhren. Die Pferde — Maultiere sind in ganz Indien so gut wie unbekannt — waren jedoch, verschieden von den vorzüglichen amerikanischen Postpferden, meist erbärmlich genährte Tiere und durchgängig so widerspenstig, daß die Kutscher sie mit der rohesten Behandlung kaum vom Flecke zu bringen vermochten;

aber plötzlich, ehe man sich's versah, nahm so eine Mähre einen Anlauf — und über Stock und Stein ging nun die Fahrt in sausendem Galopp dahin.

Im Jahre 1860 richteten Russell & Co. aus Leavenworth eine von St. Joseph in Missouri ausgehende „Pony Expreß" ein, die mittelst reitender Posten nur Briefe beförderte und wiederholt von genannter Stadt in 10, ja sogar in 9 Tagen längs eines 1996 Meilen = 3212 Km betragenden Weges in San Francisco eintraf.

Gar manche Meile habe ich noch im Jahre 1869 in Californien auf der Stage zurückgelegt, deren Bauart je nach der Beschaffenheit der Gegenden, durch die sie fährt, eine verschiedene ist. Meistenteils sind dem Wagen vier, häufig sogar sechs Pferde oder Maultiere vorgespannt; es sind kräftige, prachtvoll aufgeschirrte Tiere, die von einem einzigen auf dem Kutscherbocke sitzenden Manne mit staunenswerter Geschicklichkeit und mit einer Sicherheit gelenkt werden, die sehr bald das uns Anfangs beschleichende Gefühl einer durch das Umwerfen entstehenden Gefahr verscheucht. Der Kutscher ist meistens eine Persönlichkeit, die manchen Reisenden bekannt und bei ihnen sehr beliebt ist; er wird allgemein als Gentleman behandelt und fühlt augenscheinlich die Wichtigkeit des ihm anvertrauten Postens. Theodor Kirchhoff, der in seinem zweibändigen Werke „Reisebilder und Skizzen aus Amerika" (Altona, Carl Theod. Schlüter 1875—76) höchst interessante und anziehende Schilderungen der ausgedehnten, von ihm wiederholt unternommenen Stagefahrten entwirft, sagt Band I, S. 75: „Bei den Fuhrleuten gilt die gesellschaftliche Stellung eines Stagekutschers als der höchste Ehrenposten in der Kutschercarriere. Einer dieser Herren vom Bock würde eher ein Vier- oder Sechsgespann, sei es auch mitten durch ein Lager von

feindlichen Indianern, umsonst lenken, als freiwillig jenem Ehrenposten, dem verwirklichten Ehrgeize eines ganzen Lebens, entsagen."



Postwagen-Kutscher (Stage-driver).

In der zwischen Sioux City und Kansas City sich erstreckenden Gegend war eine Zeit lang ein überaus ergiebiges und lohnendes Feld für Spekulanten, die nach großartigen, auf dem geduldigen Papiere niedergelegten Plänen Städte zu gründen begannen, von denen freilich gar manche nach nur kurzem Bestande wieder verschwanden, wogegen gar manche zu großer Bedeutung sich emporgeschwungen haben.

Die Wichtigkeit, die dieser Gegend früher beigelegt wurde, wohnt ihr auch heute noch, und zwar in verstärktem Maße inne. Eine zahlreiche Bevölkerung ist nunmehr auf ihr vorhanden, die durchaus geregelter Verhältnisse und geordneter Gemeindewesen sich erfreuend, teils in großen, mit Pferdeeisenbahnen, Gas- und Telegrapheneinrichtungen und sonstigen

Annehmlichkeiten versehenen Städten lebt, teils in freundlichen und behäbigen, ringsum von den prachtvollsten Gärten und den schönsten Feldern umgebenen Dörfern sich angesiedelt hat. Der ursprüngliche Prairiecharakter ist in Folge der hier durch langjährige Arbeit und andauernden Fleiß geschehenen Umwandlungen kaum mehr zu erkennen.

III.

Allgemeine Angaben über die Santa Fe- und Südpacificbahn.

In der in den vorhergehenden Blättern geschilderten Gegend des westlichen Amerika nimmt im strengen, richtigen Sinne des Wortes aufgefaßt, die Santa Fe Bahn ihren Anfang, jene große, bis jetzt in Deutschland so gut wie völlig unbekannte neue Linie, die ich Gelegenheit hatte, wenige Monate vor ihrer Vollendung, mit Ausnahme einer kurzen Strecke, zweimal ihrer ganzen Ausdehnung nach zu bereisen, so daß meine Mitteilungen hierüber fast ausschließlich auf eigenen Anschauungen und persönlichen Wahrnehmungen und Erfahrungen beruhen. Die der allerneuesten Zeit angehörenden Daten verdanke ich teils der Güte zweier höherer Beamten der Bahn, nämlich den Herren C. B. Schmidt, europäischen Generalagenten (Hauptbureau: London, E. C., Queen Anne's Chambers 62, Holborn Viaduct) und W. F. White zu Topeka in Kansas, teils habe ich sie den Wochenausgaben der größeren deutsch-amerikanischen Zeitungen entnommen, für deren regelmäßige Zusendung ich den Herren Herausgebern freundlichst hiermit danke.

Im weiteren Sinne des Wortes aufgefaßt, können wir die Santa Fe Bahn bei New York beginnen lassen; ihre Länge von da bis San Francisco beträgt mit Einschluß der Südpacificbahn (wie S. 11 ausführlich dargelegt) 3689 Meilen = 5936.8 Km, die der Schnellzug in 7½ Tagen und Nächten ununterbrochener Fahrt zurücklegt, wogegen die ältere Pacificbahn — es ist hierunter die aus der Union Pacific- und Central Pacificbahn zusammengesetzte, S. 10 unter 3 aufgeführte Linie gemeint, die von Omaha in Nebraska über Cheyenne, Ogden und Sacramento nach San Francisco führt und die auf Jahre hinaus die kürzeste Entfernung zwischen New York und San Francisco bilden wird — um nahezu 700 Km kürzer ist, da ihre Länge zwischen New York und San Francisco gegenwärtig nur 5259.3 Km beträgt, die wir mit dem Schnellzuge in sieben Tagen und ebenso vielen Nächten durcheilen.

Der gar nicht zu bestreitende Nachteil der erheblich größeren Länge der Santa Fe- und Südpacificbahn wird jedoch durch gewichtige, sofort in die Augen fallende Vorteile ausgeglichen. Namentlich im Winter wird sie stets einen bedeutenden Zuzug von Reisenden zu verzeichnen haben; denn die Schneemassen, die sich in dieser Jahreszeit ihrer nördlichen Rivalin, d. h. der alten Pacificbahn, so oft mehr oder minder störend in den Weg gestellt haben, die in Verbindung mit Schneewehen mehr als einmal die Ursache bedeutender und höchst unliebsamer Verspätungen waren, sind auf der südlichen Linie nur in einzelnen Prairieregionen zu fürchten, und auch da nur dann, wenn abnorme, vielleicht je alle zehn Jahre eintretende Witterungsverhältnisse vorkommen. Die Santa Fe- und Südpacificbahn hat keine Schneedächer und keine Schneewälle, überhaupt keine Schutzvorrichtungen gegen Schnee; denn auf ihr herrscht auch im tiefsten Winter längs ausgedehnter Strecken ein äußerst

angenehmes, frühlingsartiges Wetter, das freilich im Hochsommer zuweilen in bedeutende Hitze übergeht.



Schneedach der Central Pacificbahn.

Als einen weiteren Vorzug der neuen Linie muß ich bezeichnen, daß die von ihr durchzogenen Landschaften nur hie und da, aber keineswegs wie auf der alten Pacificbahn, auf ausgedehnte Strecken die reinsten Wüsten sind, sondern ungleich mehr Abwechslung bieten, ja zuweilen sogar landschaftliche Reize aufweisen. Dagegegen fehlt uns freilich auf der jungen Bahn, obschon auch sie auf hunderte von Km in Höhen von 5000 bis 6000 Fuß sich bewegt und einmal sogar 7688 Fuß

erreicht, die einzig=schöne, geradezu wunderbare Fahrt über die prächtige, in Californien gelegene Sierra Nevada, deren wir uns auf der Pacificbahn zu erfreuen haben.

Nicht minder sind auf dem neuen südlichen Überlandwege die alten historischen Stätten von Interesse, die nicht nur dem Altertumsforscher und Ethnologen ein geradezu unerschöpfliches Feld lohnendster wissenschaftlicher Thätigkeit gewähren, sondern auch den Laien mit Staunen und Bewunderung erfüllen. Denn in unmittelbarer Nähe der Bahn sind zahlreich anzutreffen in Felsen eingegrabene rätselhafte Inschriften, ferner ältere Bauwerke einer früheren Kulturepoche und mannigfache Überbleibsel und Ruinen nunmehr dahingeschwundener eigenartiger Kulturrassen, wie Azteken und Tolteken, — was Alles der alten Pacificbahn gänzlich fehlt, die überhaupt in dieser Hinsicht im Vergleiche mit der neuen Linie nahezu interesselos erscheint.

Wie schon der Name besagt, ist die Santa Fe= und Südpacificbahn aus zwei großen Gesellschaften zusammengesetzt. Die eine, die den sonderbaren, oder besser gesagt, höchst unglücklichen und von manchem Leser dieser Zeilen vielleicht noch nie gehörten Namen „Atchison, Topeka und Santa Fe Bahn" führt (man sagt Ätschisen mit dem Accent auf dem Ä, Topika mit dem Accent auf dem i), der abgekürzt A., T. & S. F. R. R. heißt, erstreckt sich von Kansas City in Missouri, das, weil bei Weitem größer und bedeutender als die Stadt Atchison, allgemein als Hauptausgangspunkt angenommen wird, nach Deming in Neu Mexiko in einer Ausdehnung von 1849.1 Km; an die Atchison, Topeka und Santa Fe Bahn, die ich von jetzt ab der an Deutlichkeit nichts entbehrenden Kürze halber einfach nur die Santa Fe Bahn nennen werde, schließt sich dann an die von Deming in Neu Mexiko nach San Francisco



Die Central-Pacificbahn in den höheren Teilen der Sierra Nevada.

in Californien in einer Ausdehnung von 1928.0 Km führende Südpacificbahn (Southern Pacific Railroad; abgekürzt: S. P. R. R.).

Wie in den obigen Zeilen bereits angedeutet, hat die Santa Fe Bahn eigentlich zwei östliche Ausgangspunkte, von denen Kansas City im Staate Missouri der eine, das nordnordwestlich hievon am Missouriflusse erbaute und im Staate Kansas gelegene ungleich kleinere Atchison (vielfach irrig Atchinson und sogar Atschinson geschrieben) der andere ist; beide vereinigen sich zu Topeka, das von Atchison 81.3 Km und von Kansas City 107.2 Km entfernt ist.

Die Santa Fe Bahn wurde fast ausschließlich von reichen Kapitalisten der großen Handelsstadt Boston in Massachusetts gebaut und die Südpacificbahn von eben solchen Personen, die in Californien, vorzugsweise in San Francisco, ihren ständigen Wohnsitz haben.

Das Aktienkapital der Santa Fe Bahn beträgt für ihre sämtlichen Linien fünfzig Millionen Dollars und stammt fast ausschließlich aus Boston in Massachusetts; von diesen Obligationen sind kaum fünf Millionen Dollars in europäischen Händen, und zwar fast nur in holländischen. Auch hat die Gesellschaft ein sehr bedeutendes Interesse in den Aktien der SS. 12—15 geschilderten Atlantic & Pacificbahn. Überdies hat sie noch im Vereine mit einer englischen Kapitalistengruppe, an deren Spitze der Herzog von Sutherland steht, im Frühjahre 1883 ein Kapital von fünfundzwanzig Millionen Dollars aufgebracht, und zwar Behufs Ausführung einer großartigen und überaus wichtigen, von ihrem westlichen Hauptendpunkte Guaymas ausgehenden Dampferlinie nach Australien, China und Japan, die auf den nächsten Seiten eingehender beleuchtet wird.

Die Santa Fe- und die Südpacificbahn gehören also Privatgesellschaften, denen allerdings von Seiten der Regierung

der Vereinigten Staaten gewisse Vergünstigungen gewährt wurden, namentlich in der Form von großen Landschenkungen (land-grants), die im Laufe der Zeit den Gesellschaften beträchtliche Einnahmequellen erschließen. Überhaupt bewegt sich überall in Nordamerika das ganze Eisenbahn- und Telegraphenwesen und Alles, was damit in weiterem Sinne in Beziehung gebracht werden kann, auf privater Grundlage. Während es einerseits außer allem Zweifel steht, daß der großartige Aufschwung, den das Eisenbahnwesen im amerikanischen Westen während des letzten Decenniums gewonnen hat, in nicht geringem Grade durch das ihm vom Kongreß entgegengetragene Interesse und Wohlwollen gefördert wurde, machen sich andererseits, und wohl mit Recht, Befürchtungen in der Beziehung geltend, daß der Besitz so wichtiger und ausgedehnter Verkehrsadern und Kommunikationsmittel in den Händen einiger Weniger später eigentümliche und drückende Monopole schaffen könne. Man spricht in Amerika — und nicht mit Unrecht — von „Eisenbahnkönigen" und „Eisenbahnkaisern".

Auf ausgedehnten Strecken folgt die Santa Fe Bahn jener großen, früher von Postkutschen, Emigranten und Frachtfuhrwerken aller Art befahrenen Handelsstraße, die von den Ufern des Missouri nach Santa Fe in Neu Mexiko führte und allgemein mit dem Namen „Santa Fe Trail" bezeichnet ward. Auf dieser Straße wurde Jahrzehnte hindurch der Verkehr zwischen den „Staaten" und den alten spanischen Ansiedelungen im fernen Südwesten hauptsächlich durch Ochsengefährte bewerkstelligt, die in langen, oft auf einige Kilometer Ausdehnung sich erstreckenden Karawanen unter militärischem Schutze die unermeßlichen Prairien durchzogen. Eine Reise vom Missouriflusse nach Santa Fe nahm sechs bis acht Wochen in Anspruch und war nichts weniger als gefahrlos; denn häufig hatte man

sich der mörderischen Überfälle und Angriffe von Seiten räuberischer Indianer zu erwehren. Heute macht man dieselbe Reise innerhalb 45 Stunden in Eisenbahnzügen, die mit allem erdenklichen Komfort ausgestattet sind.

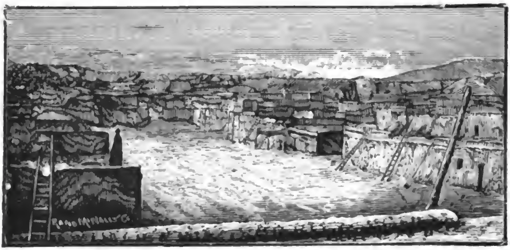
Ihren westlichen Hauptendpunkt hat die Santa Fe Bahn am stillen Meere, aber nicht da, wo es das Gebiet der Vereinigten Staaten, sondern jenes des alten Mexiko's bespült, nämlich in dem im Staate Sonora gelegenen, von ihr bereits seit 1. November 1882 erreichten Hafenorte Guaymas am Meerbusen von Californien, zu dem sie von der an der Südpacificbahn befindlichen Station Benson in Arizona eine 566.5 Km lange, über Huachuca, Nogales, Hermosillo und Santa Rosa führende Zweiglinie erbaut hat. Guaymas ist von New York auf dem nächsten zur Zeit möglichen Eisenbahnwege (über St. Louis, Kansas City und dann mit der Santa Fe Bahn) 3017 Meilen = 4855.3 Km entfernt, nämlich:

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Zu benützende Bahnen
New York — Kansas City	1342	2159.7	Siehe S. 11	Siehe S. 11
Kansas City — Deming	1149	1849.1	Siehe S. 11	Siehe S. 11
Deming — Benson .	174	280.0	Lordsburg und Willcox	Südpacific
Benson — Guaymas	352	566.5	Nogales und Hermosillo	Atchison, Topeka & Santa Fe
Summa:	3017	4855.3		

Die Santa Fe Bahngesellschaft beabsichtigt, in Guaymas große Hafenanlagen zu machen und eine Linie mächtiger eiserner Schraubendampfer für den Verkehr zwischen Guaymas und Australien herzustellen, wodurch dieser Kontinent dem Herzen

der Vereinigten Staaten im Vergleiche mit der alten Route über San Francisco um beinahe 1000 Meilen = 1600 Km näher gerückt würde; auch nach China und Japan sollen die Schiffe dieser unternehmenden und thätigen Gesellschaft ihre Fahrten lenken.

Die Santa Fe Bahn ist ferner von ihrer in Neu Mexiko gelegenen, von Kansas City 1766.4 Km entfernten Station Rincon tief in das Innere des alten Mexiko vorgedrungen.



El Paso del Norte in Mexiko.

Denn über die altmexikanische Stadt El Paso del Norte gehend, das von Rincon 122.3 Km entfernt liegt, und sodann die Orte Ojo Caliente und Laguna berührend, hat sie schon die von El Paso del Norte 360.5 Km entfernte mexikanische Stadt Chihuahua im gleichnamigen Staate am 15. September 1882 erreicht. Man spricht diesen silben- und vokalreichen Namen annähernd am Richtigsten aus, wenn man Tschiwawa sagt mit dem Accente auf der mittleren Silbe „wa“. Von Chihuahua hofft die Bahn ihre Linie zu Anfang des Jahres 1884 bis in die Hauptstadt Mexiko selbst ausgedehnt zu haben.

IV.

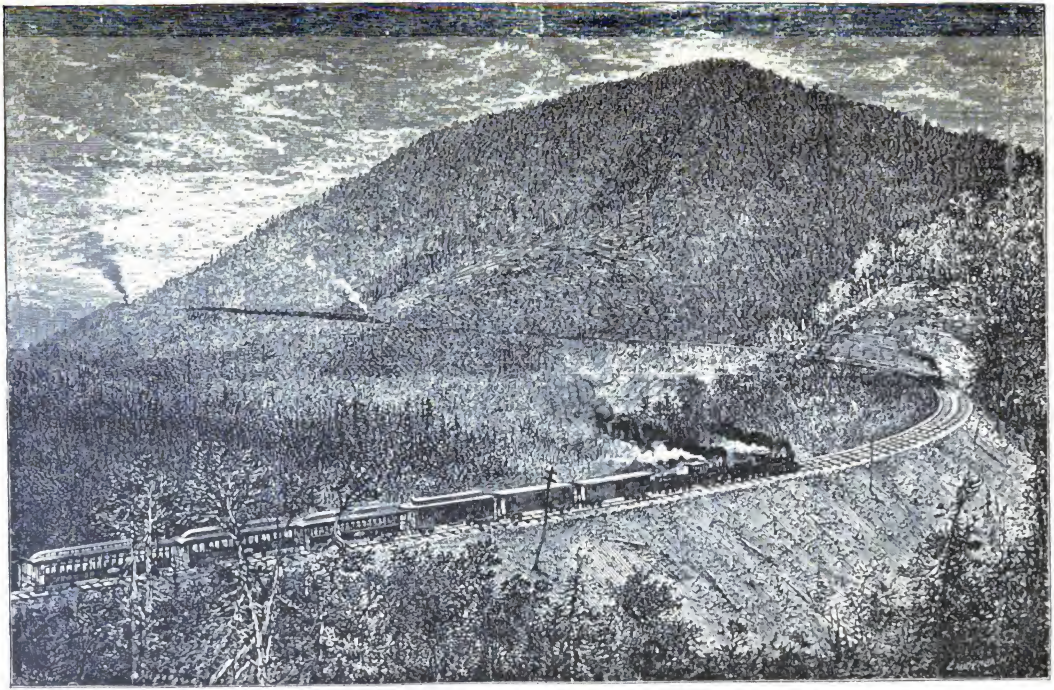
Von New York zum Ausgangspunkt der Santa Fe Bahn.

Ehe wir auf der Santa Fe Bahn selbst die Reise antreten, wollen wir doch der Vollständigkeit halber den von New York bis Kansas City, ihrem Hauptausgangspunkte, führenden *nächsten* Weg (siehe S. 11) in großen allgemeinen Umrissen schildern; er enthält so viel des Interessanten und Anregenden, daß zu seiner genauen Darstellung der Umfang eines Buches erforderlich wäre. Wem es auf einen Umweg von 200 oder 300 Km nicht ankömmt, der kann auf seiner Reise von New York nach Kansas City eine der hervorragendsten Naturschönheiten Nordamerika's, nämlich den *Niagarafall*, bewundern, längs der von volkreichen Städten bedeckten Ufer des Erie- und Michigansees sich begeben und auch das überaus sehenswerte *Chicago* besuchen. Schlagen wir jedoch den nächsten Weg ein, dann führt uns zuerst von New York die Pennsylvania Eisenbahn, die sich in Beziehung auf Bauart und Leitung und Material den besten Bahnen Deutschland's unbedingt an die Seite stellen läßt, in die Nähe

von Philadelphia, der zweitgrößten Stadt der Union; wir sehen zwar manche ihrer hervorragenden Gebäude und hohen Türme, erhalten auch ein ziemlich anschauliches Bild ihrer gewaltigen Ausdehnung, betreten sie übrigens nicht.

Auf unserer weiteren Reise kommen wir an den Fuß der nicht sehr hohen, aber höchst anmutigen und durch herrliche Gebirgsscenerien ausgezeichneten Alleghanies, die wir in der Nähe von Altoona mittelst einer hochinteressanten Hufeisenkurve überschreiten. Nicht lange darauf erreichen wir die 30,412 Einwohner enthaltende Stadt Harrisburg in Pennsylvanien, von wo aus ein Ausflug nach dem nur 30.6 Km entfernten Carlisle aus folgendem Grunde in hohem Grade interessant ist. Daselbst hat nämlich auf Anregung des langjährigen Indianeragenten Kapitän Richard H. Pratt unser hochverdienter deutsch-amerikanischer Landsmann Herr Carl Schurz seit Oktober 1879, zu einer Zeit, als er in seiner Eigenschaft als Sekretär (Staatsminister) des Innern Chef des Indianer-Bureaus war, eine für indianische Knaben und Mädchen bestimmte Indianerschule in's Leben gerufen, — Indian Training School oder School for Indian youth, wie sie amtlich genannt wird.

Der Stiftung dieser Schule, die ich am 20. April 1880 besuchte und in der „Wiener Neuen Illustrirten Zeitung", X. Jahrgang, Band I eingehend geschildert habe, liegt die Idee zu Grunde, einer größeren Anzahl von Indianerkindern beiderlei Geschlechts, Tausende von Kilometern von ihrem Geburtsorte und ihrer ursprünglichen Heimatsstätte entfernt, und ebendeshalb gänzlich unabhängig von dem im vorliegenden Falle nur verderblichen Einflusse ihrer Eltern, eine für ihre eigentümlichen Verhältnisse passende Erziehung und Ausbildung angedeihen zu lassen. Man verfährt daher gerade im Gegensatze zu unseren Anschauungen und Erfahrungen, die das Hand- in



Die Hufeisenkurve bei Altoona in Pennsylvanien.

Handgehen der Eltern mit der Schule als ein wesentliches Erfordernis erachten, um ein zufriedenstellendes Resultat in Beziehung auf die allgemeine Ausbildung des Charakters und Gemütes der heranwachsenden Jugend zu erzielen.

Die Ideen der Indianer in Beziehung auf Schulen sind nämlich vielfach ebenso eigentümlich wie merkwürdig; das folgende aus dem Leben gegriffene Beispiel wird dies unwiderleglich zeigen. So gelang es nach manchen Schwierigkeiten, einen Häuptling der Comanchen, der allgemein als sehr intelligent galt, dahin zu bringen, daß er seinen Knaben einer seinem Wigwam nahen guten Schule anvertraute. Aber nach zehn Tagen bereits nahm er ihn wieder mit sich. „Denn", sagte er aus vollster Überzeugung, „wenn mein aufgeweckter Junge jetzt nicht bereits Alles gelernt hat, was Ihr Weißen selbst wißt, dann müßt Ihr Euch sehr ungeschickt benommen haben. Zeit hinreichend, ihn Alles zu lehren, habt Ihr gehabt." Daß diese Forderung eine Unmöglichkeit in sich schließe, überstieg sein Begriffsvermögen.

Ursprünglich hatte man die Absicht, die Schule nur für Knaben einzurichten; aber auf den ausdrücklichen Wunsch der Frau Hayes, der Gemahlin des damaligen Präsidenten der Vereinigten Staaten, die das lebhafteste Interesse für diese Angelegenheit bekundete, wurde die Anstalt von Anfang an so erweitert, daß auch Mädchen Aufnahme finden können. Doch ist die Schule jeder anderen als der indianischen Rasse verschlossen.

Die der Schule zugewiesenen Gebäulichkeiten — ehemals von Kavallerietruppen benützte Baracken, die mit verhältnismäßig geringen Kosten in guten Zustand gesetzt werden konnten, — sind für ihre Zwecke wie geschaffen. Die Anstalt ist nicht in einem großen, kasernenartigen, mehrstöckigen Bau

zusammengedrängt, sondern hat fünf größere und einige kleinere, meistens mit Verandas versehene Häuser zu ihrer Verfügung, die auf einer weiten Fläche zerstreut, zwar einfach gebaut sind, aber große Zimmer enthalten und von allen Seiten Luft und Licht empfangen. Die zwischen den einzelnen Gebäuden befindlichen freien Räume, die sich vortrefflich zu Spielplätzen eignen, sind mit Rasen bedeckt, hie und da mit Bäumen bepflanzt und mit den nötigen Wegen versehen.

Was bis jetzt in dieser Schule geleistet wurde, die ihre Zöglinge mindestens ebenso gut verpflegt, wie eines unserer ersten Institute, ist geradezu staunenswert. Die vorzügliche und reichliche Verpflegung ist aber auch durchaus nötig und erweist sich für die Kinder von größtem Vorteile; denn keineswegs sind diese Söhne und Töchter der Wildnis, wie man glauben sollte, beim Eintritte in die Anstalt gesund; viele sind skrophulös, rhachitisch und mit anderen, von ihren Eltern ererbten, überaus traurigen Krankheiten behaftet.

Mit vollem Rechte wird eine höhere Ausbildung nicht angestrebt. Die Indianerkinder sollen nur englisch sprechen, lesen, schreiben und rechnen lernen, die gewöhnlichen Gesetze des Anstands und einfacher Sitten sich aneignen und sich praktisch mit einem Handwerke vertraut machen, welches ihnen, wie Sattlerei, Tischlerei, Schusterei, Schneiderei, zu ihrem Stamme wieder zurückgekehrt, nützlich sein kann. Die Idee dieser ganzen Anstalt ist höchst lobenswert; ob aber die Zöglinge den in sie gesetzten Erwartungen später entsprechen werden, — ja das steht auf einem anderen Blatte. Ich wünsche es von ganzem Herzen, bezweifele es jedoch nach Allem, was ich von den Indianern gesehen habe, sehr; denn man verjage die Natur mit der Heugabel, sie kehrt dennoch immer und immer wieder zurück!

Von unserem Ausfluge nach Harrisburg zurückgekehrt und von da unsere Reise weiter nach dem Westen fortsetzend, erreichen wir das 156,381 Einwohner zählende, von New York 714.5 Km entfernte **Pittsburg**, das in 40° 32′ nördlicher Breite, 80° 2′ westlicher Länge und 770 Fuß über dem Meere liegt.

In Pittsburg, der zweitgrößten Stadt Pennsylvanien's, haben wir Gelegenheit, eine der großartigsten Eisenindustrien der Vereinigten Staaten kennen zu lernen; es ist gerade, als habe hier Vulkan seine Residenz aufgeschlagen. Nicht mit Unrecht wird die Stadt „Iron City" genannt. Unter den großen Eisenwerken sind die „American Iron Works" zu erwähnen, die 2500 Arbeiter beschäftigen und 17 Acres bedecken. Die „Fort Pitt Works" haben nahezu dieselbe bedeutende Ausdehnung. Gleichzeitig kommen nach Pittsburg kolossale Massen von Petroleum, die zunächst in riesigen eisernen Behältern aufgespeichert und dann in geeigneter Weise raffiniert werden. Nahezu 100 Petroleum-Raffinerien sind hier. Aber auch noch andere Etablissements gibt es, namentlich großartige Glasfabriken. Die Umgebung ist reich an Kohlenbergwerken.

Die reizende Lage der am Zusammenfluß des Allegheny und Monongahela erbauten Stadt, der von nun ab den Namen Ohio führt, tritt allerdings nicht immer, sondern nur an besonders heiteren Tagen deutlich hervor; denn die ganze Umgegend der industriereichen Stadt ist in Rauch und Kohlenstaub mehr oder minder eingehüllt.

Immer weiter im Westen vordringend, erreichen wir über **Columbus**, die Hauptstadt von Ohio, ausgedehnte Prairien durchziehend, die mit den blühendsten Saaten und Feldern und einer Anzahl von Städten geschmückt sind, **Indianapolis**, die Hauptstadt von Indiana, die in Mitten der fruchtbarsten

und mineralreichsten Gegend erbaut, ein außerordentlich reges Geschäftsleben entfaltet.

Eine weitere Reise von 380 Km bringt uns gegenüber der Stadt St. Louis an das Ufer des Mississippi, des Vaters der Ströme, wie seine indianische Bezeichnung lautet. Aber auch dieser stolze Strom mußte es sich gefallen lassen, in Fesseln geschlagen zu werden; denn seine beiden Ufer überspannt nun eine prachtvolle Brücke, ein wahres Wunderwerk der Technik, bis jetzt die zweitgrößte in Nordamerika*). Insgesamt sind nunmehr über den Mississippi nicht weniger als dreizehn Eisenbahnbrücken vorhanden, deren Herstellung 20.4 Millionen Dollars erforderte. Für eine durchaus gesicherte Eisenbahnverbindung zwischen dem Osten und Westen ist daher in ausgiebiger Weise gesorgt.

Mit der Ausführung der Riesenbrücke bei St. Louis war der berühmte Ingenieur Kapitän James W. Eads von St. Louis beauftragt, der es verstand, sich mit einem Stabe von tüchtigen Fachmännern zu umgeben. Unter ihnen befanden sich gar manche hervorragende Deutsche, namentlich Oberst Henry Flad und Karl Pfeiffer. Den administrativen und finanziellen Teil des Unternehmens leitete Dr. William Taussig, der die hie und da hervortretenden, nicht geringen pekuniären Schwierigkeiten mit seltenem Geschicke zu bekämpfen wußte.

Drei Bogen tragen die Brücke; die Spannung des Hauptbogens beträgt 515, die zwischen den Uferpfeilern und Strom-

---

*) Die größte Eisenbahnbrücke in den Vereinigten Staaten, wohl auch zugleich die längste Flußbrücke in der ganzen Welt ist jene, die bei Parkersburg in West Virginia in einer Länge von nahezu 3 Km über den Ohio führt. Auch die am 24. Mai 1883 eröffnete, mit den Zugängen 5989 Fuß lange Brücke zwischen New York und Brooklyn muß hier erwähnt werden.

pfeilern je 497 Fuß. Jede Spannung besteht aus vier einzelnen, einander parallel laufenden Doppelbogen, welch letztere, 10 Fuß von einander entfernt, durch ein gigantisches Netzwerk der massivsten Stahlrippen mit einander verbunden sind, so daß sich das Gewicht des Brückenlagers und seiner verschiedenen Etagen auf vier verschiedene Doppelbogen verteilt. Das untere der Stockwerke ist für die Eisenbahngeleise bestimmt; das obere dient für Fußgänger, Reiter und Fuhrwerke aller Art. Die Brückenpfeiler sind so hoch, daß unter ihnen die größten Schiffe hindurch fahren können.

Die eigentliche Brücke von Uferpfeiler zu Uferpfeiler mißt 1628 Fuß, mit den Zugängen hat sie jedoch eine Länge von 6220 Fuß. Denn die Brücke wird an ihrer westlichen Seite durch 27 Pfeilerbogen und einen mächtigen Tunnel noch bedeutend verlängert. Es führt uns daher diese Brücke, die unter entsprechenden Feierlichkeiten am 4. Juli 1874 eröffnet ward, weit in das Innere von St. Louis hinein, der wichtigsten und bedeutendsten am Mississippiflusse gelegenen Stadt, in der nicht sowohl die Industrie, als vielmehr der Großhandel sein Lager aufgeschlagen hat. Denn ihre günstige Lage, so zu sagen im Herzen der Vereinigten Staaten (in 38° 37′ 28″ nördlicher Breite, 90° 15′ 16″ westlicher Länge und 540 Fuß über dem Meere), bringt sie in die vorderste Reihe der amerikanischen Großstädte und macht sie naturgemäß zum Stapelplatz für alle Waren, die der amerikanische Westen, Nordwesten und Südwesten benötigt. Der breite Mississippi, der hier den größten Flußhafen der Union bildet und von großen und kleinen Dampfern, Booten und Nachen und Wasserfahrzeugen aller Art belebt ist, gewährt die Möglichkeit, Waren billig sowohl zu Thal, als auch zu Berg zu schaffen. Die Verfrachtung von Getreide auf dem Wasserwege beläuft

sich auf viele Millionen Bushels, befindet sich aber dennoch erst in der Kindheit. Überdies ist St. Louis ein Eisenbahncentrum des Mississippithales; denn von hier gehen nicht weniger als die nachstehenden vierzehn Eisenbahnlinien nach allen Richtungen aus:

Chicago & Alton
Chicago, Burlington & Quincy
Illinois & St. Louis
Indianapolis & St. Louis
Louisville & Nashville
Missouri Pacific
Ohio & Mississippi
St. Louis & Cairo
St. Louis & San Francisco
St. Louis, Alton & Terre Haute
St. Louis, Iron Mountain & Southern
Vandalia Line
Wabash, St. Louis & Pacific
West End Narrow Gauge.

Fast alle diese Bahnen vereinigen sich in einen Centralbahnhof, der jedoch, was nach unseren deutschen Anschauungen kaum möglich scheint, nicht der einen oder anderen Bahngesellschaft, sondern einer hiefür speciell gegründeten Aktiengesellschaft gehört, deren Lage eine sehr zufriedenstellende ist.

St. Louis ist sehr weitläufig angelegt, mit breiten Straßen versehen und mit gar manchen hervorragenden, ja selbst imposanten Prachtbauten geschmückt und hört sich sehr gern das „Athen am Mississippi“ nennen. Es ist eine der deutschesten Städte Nordamerika's und thut außerordentlich viel für Pflege des Deutschtums. Eine große Anzahl von Schülern genießen Unterricht im Deutschen; viele, nach den besten deutschen Methoden eingerichtete Kindergärten sind vorhanden.

Der wiederholt, namentlich am 20. Oktober 1869 in einer

National-Konvention von seinen Bewohnern, darunter gar manchen hervorragenden und einflußreichen Deutschen ausgesprochene Wunsch, aus St. Louis die politische Hauptstadt der Union zu machen und hieher die jetzt in Washington befindliche Regierung verlegt zu bekommen, wird ungeachtet der hierzu vorzüglich passenden Lage der Stadt, die bei der inzwischen von der Union gewonnenen, früher nicht zu ahnenden Ausdehnung unbestreitbar weit besser zum Sitze der Central-Regierung sich eignete, als Washington, wohl stets ein frommer



Das Kapitol in Washington.

bleiben und sich beim besten Willen nicht erfüllen lassen. Denn hier auch nur die allernötigsten, für die Regierungsmaschine unentbehrlichsten Gebäude aufzuführen, würde sehr bedeutende Gelder verschlingen, und die kolossalen, kaum viel weniger als hundert Millionen Dollars betragenden Summen, die in Washington zur Errichtung großartiger Bauten im Laufe eines ganzen Jahrhunderts ausgegeben wurden, wären völlig nutzlos weggeworfen. In welcher Weise sollten diese monumentalen Gebäude zu Washington eine andere Verwendung finden?

Wer könnte das von Innen wie von Außen gleich künstlerisch vollendete Kapitol daselbst, eines der großartigsten weltlichen Gebäude nicht nur Nordamerika's, sondern der ganzen Welt, irgendwie benützen?

Traurig ist es, daß seit Jahrzehnten bereits zwischen St. Louis und Chicago eine gegenseitige große Rivalität und Eifersucht, eine gereizte, ja geradezu feindliche Stimmung herrscht. Ein solcher Zustand, den wir in Deutschland glücklicher Weise nicht kennen, kömmt übrigens in Amerika öfters vor. So stehen unter sich in einem ähnlichen beklagenswerten Verhältnisse wie St. Louis und Chicago: Toledo in Ohio und Detroit in Michigan; Kansas City und St. Joseph, beide im Staate Missouri gelegen; ferner Council Bluffs in Iowa und die ihm gerade gegenüber liegende Stadt Omaha in Nebraska; sodann Topeka und Lawrence im Staate Kansas; ferner Santa Fe und Albuquerque in Neu Mexiko, und Corvallis und Albany in Oregon und noch gar manche andere.

445.8 Km trennen uns noch in St. Louis von Kansas City. Auf dieser mitten durch fruchtbare, meistens ganz ebene Prairien führenden Strecke, die der Missourifluß durchzieht, sind zwar manche Ortschaften anzutreffen, aber keine einzige von nennenswerter Größe. Die durchaus ebene und flache, aber überaus fruchtbare und reichlich mit Dörfern, kleinen Städten und Ansiedelungen versehene Gegend bietet in landschaftlicher Beziehung nicht das mindeste Interesse.

Kansas City im Staate Missouri, den Hauptausgangspunkt der Santa Fe Bahn, werden wir im nächsten Kapitel kennen lernen.

Zweiter Abschnitt.

Die Santa Fe Bahn in Kansas.

V.

Kansas City, der Hauptausgangspunkt der Santa Fe Bahn.

Kansas City, der Hauptausgangspunkt der Santa Fe Bahn, der von New York auf dem nächsten zur Zeit möglichen Wege 2159.7 Km westlich entfernt liegt (d. i. nahezu ebenso weit wie Cöln am Rhein von St. Petersburg an der Newa), eine Stadt, die sich so fabelhaft gehoben hat, daß man sie heute mit Recht „das Chicago des Missourithales“ oder auch „Neu Chicago“ heißt, ist vorzugsweise auf den steilen Höhen erbaut, die das rechte Ufer des hier sehr breiten, einen mächtigen Bogen bildenden Missouri begrenzen, und zwar da, wo der Kansas oder Kaw (sprich Ka mit sehr tiefem a) in ihn sich ergießt*). Sie liegt im Jackson Kreise des Staates Missouri, würde aber weit besser dem so überaus nahen Staate Kansas einverleibt werden, zu dem sie auch in Folge socialer Verhältnisse und Beziehungen naturgemäß gehört. Der hierauf bezügliche Wunsch der

*) Aus dem S. 54 enthaltenen topographischen Kärtchen läßt sich die eigentümliche Lage von Kansas City wohl deutlich erkennen.

Bevölkerung ist ein so allgemeiner, daß diese Angelegenheit schon wiederholt in den Legislaturen von Missouri und Kansas erörtert worden ist; aber ein günstiger Entscheid wurde bis jetzt stets durch die Größe der von Missouri geforderten Entschädigungssumme unmöglich gemacht. Übrigens hat sich die Stadt von der ihr aufgedrungenen naturwidrigen Einengung in so fern teilweise selbst befreit, daß sie sich in den letzten zwei Jahren nach dem Staate Kansas hin ausgebreitet und in diesem eine eigene Organisation gebildet hat, die von Missouri völlig unabhängig ist, wie sich dies z. B. aus Folgendem ergibt. Kansas City in Kansas wird vielfach von Sportsmen bewohnt und enthält neun Faro- und Kenobanken, jetzt vielleicht sogar noch mehr. Sobald der Abend hereingebrochen ist, fahren Wagen zwischen den beiden gleichnamigen, nur etliche Minuten von einander entfernten Orten hin und her; in dem im Staate Missouri gelegenen kann man trinken, so viel man nur will, darf aber nicht spielen, wogegen es sich in dem im Staate Kansas befindlichen, auf Grund der daselbst herrschenden Gesetze, gerade umgekehrt verhält. So weiß man sich zu helfen.

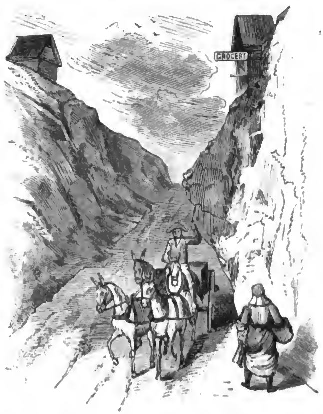
Kansas City in Kansas zählt bereits weit über 5000 Einwohner und enthält viele ansehnliche öffentliche und Privatbauten; sie wird wahrscheinlich im Laufe der Zeit bis dicht an Wyandotte reichen, und es ist überhaupt gar nicht außerhalb des Bereiches der Möglichkeit liegend, daß Kansas City in Missouri und Wyandotte in Kansas später mit einander verschmolzen werden, — ungeachtet aller scheinbar unübersteiglichen Hindernisse, die der Kansasfluß und die gegenwärtige Staatsgrenze diesem Projekte zur Zeit entgegenstellen.

Die Geschichte des heutigen Kansas City ist in mehrfacher Beziehung belehrend und interessant.

Im Sommer 1852 war noch keine Spur des heutigen Kansas City vorhanden; damals war das 16 Km östlich von da gelegene Independence der Ausgangspunkt für die Karawanen, die auf der Santa Fe Straße einherzogen, und für eine Anzahl der Auswanderer nach Californien, die übrigens auch von Westport, in der Nähe des heutigen Kansas City, abgingen.

Im Jahre 1855 lebten in Kansas City, das übrigens damals fast allgemein Kanzas City geschrieben wurde, etwa 600 Personen; noch im Jahre 1860, als die Stadt 4418 Einwohner zählte und mit dem nahegelegenen Wyandotte, Harlem und Independence und den entfernteren Orten Atchison, Leavenworth und St. Joseph heftig nicht etwa nur um den Vorrang, sondern überhaupt um ihr Dasein stritt, konnte wohl Niemand eine Vorstellung von dem Aufschwunge haben, den sie nach und nach gewonnen hat. Im Juni 1857, wo Albert D. Richardson die Stadt besuchte, fand er sie aus einer Anzahl elender, teilweise zerfallener Bretterbuden (Shanties) und Hütten bestehend, die gleich wie mehrere Zelte längs dem rechten (südlichen) Ufer des Missouri errichtet waren; die wenigen unansehnlichen Ziegelhäuser, auf die er stieß, konnten den Eindruck nicht verwischen, daß man hier eine in den ersten Anfängen begriffene Ansiedelung vor sich habe, von der Niemand wissen konnte, wie lange sie überhaupt wohl ihr Dasein fristen würde. Von den Bluffs, d. i. den Anhöhen, die den Flußlauf in einiger Entfernung von seinen sonst ziemlich flachen Ufern begrenzen, schauten kühn einige armselige Wohnstätten herab; so hart waren sie meistens an den Rand der steilen Abhänge hingestellt, daß man jeden Augenblick ihr Herabstürzen erwarten konnte. Um die Höhe der steilen, lehmigen Bluffs überhaupt erreichen zu können, war zwischen ihnen ein

schmaler Weg, „The Grade“ genannt, in einer Tiefe von 20 bis 30 Fuß ausgestochen worden; für Menschen wie für Tiere war es zu Zeiten eine überaus schwierige, nur unter großer Anstrengung zu bewältigende Aufgabe, in dem aus aufgeweichtem, schlammigen Boden bestehenden „Grade“ überhaupt ein Fortkommen zu ermöglichen.



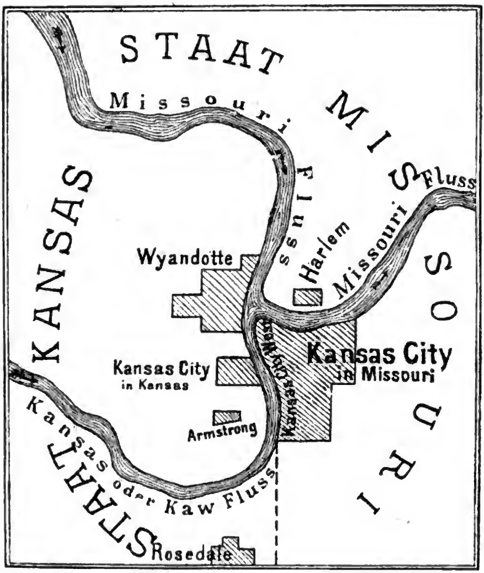
Der „Grade“ (Hauptweg nach Kansas City im Jahre 1857).

Eine im Mai 1864 vorgenommene Zählung ergab eine Einwohnerzahl von 5433 Seelen; der „Grade“ war inzwischen bedeutend erweitert und seine starke Steigung vermindert worden. Von nun an ging es rasch vorwärts mit der Stadt; immer mehr neue Wege wurden angelegt, was sich jedoch größtenteils nur durch ein mühsames und kostspieliges Ausstechen der Bluffs ermöglichen ließ; immer mehr Häuser wurden erbaut, nunmehr leicht zugänglich vom Flußufer aus; immer

mehr trat die Bedeutung und Existenzfähigkeit der Stadt zu Tage, die allerdings von den Nachbarstädten stets noch bestritten wurde; denn es erschien unbegreiflich, wie es möglich sein sollte, eine lebensfähige Stadt auf steilen Hügeln anzulegen, deren Höhe nur durch künstlich angelegte, mit großen Kosten herzustellende schluchtenartige Straßen erreicht werden konnte. Aber Kansas City ging unbeirrt auf dem einmal beschrittenen Pfade weiter. Immer bessere Verkehrswege verschaffte es sich, immer mehr Menschen zog es an sich; im Juni 1870 hatte es bereits 32,260 Einwohner, die sich überdies im Laufe der Jahre erheblich vermehrten; denn nach dem im Jahre 1880 vorgenommenen Census zählte Kansas City 55,813 Einwohner, die heute sicher bis auf mindestens 61,000 angewachsen sind. Gegenwärtig ist sie nicht nur die größte und volkreichste Stadt längs des ganzen Missouriflusses und nächst St. Louis die wichtigste des Staates, sondern auch überhaupt zwischen St. Louis und San Francisco — und lange, lange Zeit wird sie es bleiben. Sie hat eine größere Bevölkerung aufzuweisen, als die vier größten Städte des nahegelegenen Staates Kansas zusammengenommen, nämlich Leavenworth mit 16,550, Topeka 15,451, Atchison 15,106 und Lawrence 8533 Einwohnern. Und, was sehr zu beachten, auch die allernächste Umgebung von Kansas City ist ebenfalls stark bevölkert. Da liegt Harlem der Stadt gerade gegenüber am linken (nördlichen) Ufer des Missouri; Armstrong mit seinen ausgedehnten Maschinenwerkstätten, sowie das größere, von Armstrong etwas nördlich gelegene Wyandotte, sind von ihr nur durch den Kawfluß getrennt, befinden sich aber, gleichwie das südlichere und etwas entferntere Rosedale, bereits im Staate Kansas.

Daß die Bewohner von Kansas City auf das riesige Wachstum, das unerwartete Gedeihen und die Bedeutung und

Wichtigkeit ihrer Stadt stolz sind, kann ihnen wahrlich Niemand übelnehmen. Wir in dem alten Europa preisen eine Stadt ihres hohen Alters, das junge, aufstrebende Amerika hingegen ihrer Jugend wegen. Der Amerikaner bildet sich,



Kärtchen von Kansas City und seiner nächsten Umgebung.

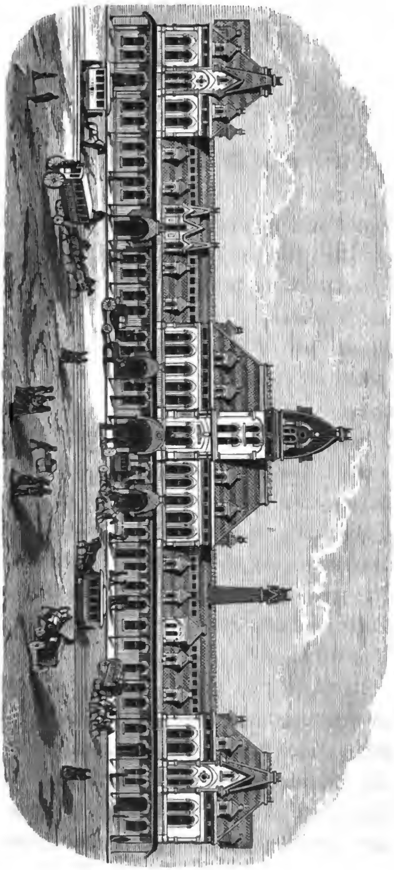
und nicht ohne Berechtigung, etwas darauf ein, in wenigen Jahren eine Stadt so hergestellt zu haben, wie Europa hierzu Jahrhunderte gebraucht.

Die heutige Stadt Kansas City in Missouri besteht aus zwei sehr ungleichen Teilen, nämlich dem unteren und kleineren an den Flußufern erbauten, der „West Kansas City" genannt

wird, und dem oberen und größeren, der sich hoch über dem Wasserspiegel auf von Bäumen und Wäldern bekränzten Hügeln und Bergen erhebt. Der untere Stadtteil ist leider bei Hochwasser Überschwemmungen ausgesetzt; eine solche, und zwar eine großartige, trat im Frühjahre 1881 ein. Die Flut erreichte ihren Höhepunkt in den letzten Tagen des April. Mindestens sechstausend Menschen waren eine Zeitlang obdachlos und litten bittere Not. Die Geleise aller Eisenbahnen, ausgenommen die der Chicago & Alton Bahn, standen mehr oder minder unter Wasser. Mitte Juni 1883 gab es wieder eine bedeutende Überschwemmung; der Verkehr mit dem Osten war mehrere Tage hindurch fast gänzlich eingestellt.

Die Wirbelstürme, die hie und da in den westlichen amerikanischen Gegenden auftreten, haben auch Kansas City einige Male heimgesucht, zuletzt am 3. Mai 1883, wobei mehrere Menschen ihren Tod fanden und ein Schaden von einigen hunderttausend Dollars verursacht wurde. Sehr heftig war auch das mit ungemein starkem Regen verbundene Gewitter am 18. Juni 1882. Kaum eine einzige Straße entging den Verheerungen des Sturmes; sie waren mit Trümmern aller Art wie besäet. Schornsteine wurden umgeweht und die Dächer vieler Gebäude mehr oder minder beschädigt.

Im unteren Stadtteile liegt auch der von der Union Pacificbahn erbaute Centralbahnhof, das „Union Depot“, wie es hier genannt wird, einer der größten, schönsten und geräumigsten Bahnhöfe Nordamerika's. Man kann sich denken, welch außerordentlich reges Leben hier, wo nahezu alle in Kansas City einlaufenden Bahnen ankommen und abgehen, den ganzen Tag über herrscht. Nicht geringe Schwierigkeit bietet es, einen Bekannten, auch wenn man von dem von ihm



Der Centralbahnhof (Union Depot) in Kansas City.

benützten Zuge und der genauen Zeit seiner Ankunft Kenntnis hat, in dem umfangreichen und geräumigen Bahnhofe zu finden und daselbst zu begrüßen. Meinem jugendlichen Freund, Herrn Fred. W. Kumpf, glückte dies mir gegenüber niemals, obschon er Jahre hindurch in Kansas City selbst lebte und mich ganz genau persönlich kannte.

Kansas City ist der Knotenpunkt von zwölf verschiedenen Bahnen; die wichtigsten heißen:

Atchison, Topeka & Santa Fe
Chicago & Alton
Hannibal & St. Joseph
Kansas City, Fort Scott & Gulf
Kansas City, Lawrence & Southern Kansas
Kansas City, St. Louis & Pacific
Missouri Pacific
Union Pacific (Kansas Division)
Wabash, St. Louis & Pacific

Die seit längerer Zeit bereits in Aussicht genommene „Ring- oder Gürtelbahn" (Belt-line), die vom Union Depot (Centralbahnhofe) ausgehend, durch die 9. bis zur Mainstraße und von da über die 8. Straße zur Woodland Avenue führen soll, scheint, vorläufig wenigstens, wieder in die Brüche gegangen zu sein. Man glaubt diese Bahn innerhalb eines Jahres mit allen Nebengeleisen zum Betriebe fertig stellen zu können, was wesentlich zur bequemen Handhabung der Güter und Frachten aller Art beitragen würde. Allein andererseits wird auf die Nachteile hingewiesen, die durch eine solche Gürtelbahn möglicher Weise für Kansas City entstehen könnten, namentlich wenn bei Wyandotte (etwas nördlich von der Stadt) eine zweite Eisenbahnbrücke über den Missouri gebaut würde. In diesem Falle würden alle vom Westen, d. h. vom Staate Kansas kommenden Bahnen faktisch in Wyandotte ausmünden und brauchten dann Kansas City gar nicht mehr zu berühren.

Der auf gegenüberstehender Seite abgebildete Centralbahnhof, in welchem sich sogar ein sehr gutes Hotel befindet, ist einer der besteingerichteten im ganzen amerikanischen Westen und bildet eine Zierde der Stadt. Ihm gegenüber sind die Bureaux (Offices) verschiedener Bahngesellschaften in Häusern untergebracht, die durch ihre Größe und Bauart grell gegen fast alle anderen hier sonst vorhandenen abstechen. Denn längs

dem Flußufer hat vorzugsweise die ärmere, überwiegend aus Negern, dann auch aus Chinesen bestehende Bevölkerung ihre höchst einfachen, zuweilen halb verfallenen Wohnstätten in Straßen errichtet, die in hohem Grade unsauber und schmutzig sind; in ihnen tummeln sich vielfach in großer Zahl Schweine und Kinder. Auch stoßen wir hier auf Schenk- und Trinkstuben (Saloons genannt) oder hauptsächlich von Einwanderern oder Leuten niedrigen Ranges besuchte Herbergen, ferner auf Schlächtereien und Kramladen mancherlei Art. Kansas City hat nämlich großartige, mit Dampfmaschinen und allen sonstignötigen Einrichtungen versehene Etablissements zum Schlachten von Vieh, Einpökeln und Versenden desselben. Wie die folgende Tabelle zeigt, ist namentlich der Umsatz in Schweinen sehr erheblich, jedenfalls der größte längs des ganzen Missouri. Kansas City hat heute weit mehr Anspruch darauf, Porkopolis genannt zu werden, als das bisher mit diesem Epitheton bezeichnete Cincinnati. Es wurden nämlich bis zum 24. September der hier genannten Jahre Schweine geschlachtet in:

	1881	1880
Chicago	2,280,000	2,485,000
Cincinnati . . .	108,300	93,000
St. Louis . . .	285,500	333,000
Milwaukie . . .	103,883	95,080
Kansas City .	384,418	208,885
Cedar Rapids . .	169,550	220,721
Cleveland . . .	186,000	248,000
Indianapolis . .	110,000	337,000
Des Moines . .	52,500	57,135
Detroit	29,569	35,944
St. Joseph . . .	31,500	14,500

Außer diesen bedeutenden Schlächtereien von Kansas City verdienen noch einige daselbst befindliche Fabriken

Erwähnung, die in ungeheueren Mengen Biskuits herstellen.

Ganz anders wie der untere, nimmt sich der obere, weit größere Teil von Kansas City aus, zu dem vom Centralbahnhofe aus mehrere, wie bereits hervorgehoben, unter Aufwand von vielen Kosten mittelst tiefer Einschnitte oder Abgrabungen hergestellte, ziemlich steile Straßen hinaufführen. Im Laufe der Zeit wird man zweifelsohne den oberen Stadtteil mit dem unteren durch die eine oder andere der höchst merkwürdigen Drahtseilbahnen (inclined plain railways) verbinden, wie deren mehrere in Cincinnati vorhanden sind.

In dem oberen Stadtteile von Kansas City finden wir eine erhebliche Anzahl großer Häuser, unter denen namentlich einige Bankgebäude hervorragen, mehrere Hotels ersten Rangs (Coates; St. James; Lindell und andere), elegante Laden, riesige Warenlager aller Art, ein zweitausend Personen Platz gewährendes Opernhaus, — mit einem Worte Alles, was wir eben gewohnt sind, in einer größeren amerikanischen Stadt anzutreffen.

Übrigens hat auch heute noch Kansas City die Spuren seiner Jugend nicht völlig verwischen können. So ist eine nicht unbedeutende Anzahl der vielfach von Pferdeeisenbahnen durchzogenen Straßen, die durchwegs breit und gerade, aber keineswegs immer eben, sondern mehr oder minder hügelig sind, bis jetzt noch ungepflastert; nach einem starken Regengusse, der sie nahezu grundlos macht, ist es oft geradewegs schwierig, sie zu begehen. Selbst eine Fahrt in einem offenen oder halbgeschlossenen Wagen ist dann nichts weniger als angenehm, da wir von unseren oder den uns begegnenden Pferden mehr als einmal durch große lehmige Klumpen beschmutzt werden. Vielfach sind hier die Straßen von Reitern durchzogen,

die, wenn sie absteigen und ein Haus betreten, ihre Tiere an Pfosten anbinden, deren in jeder Straße gar manche vorhanden sind.

Wie in allen westlichen amerikanischen Städten ist auch in Kansas City der Bürgersteig (das Trottoir) nur ausnahmsweise gepflastert oder mit Steinplatten versehen, sondern in der Weise hergestellt, daß er mit Bohlen oder Brettern belegt wird, die jedoch nie der Länge, sondern stets der Breite nach befestigt werden. Es ist dies eine sehr einfache, äußerst reinliche, zweckentsprechende und überdies rasch herzustellende Einrichtung, die nur zuweilen — aber nicht einmal immer — dann gefährlich sich erweist, wenn eine größere Feuersbrunst verheerend die Straßen einer mit solchen Holztrottoirs versehenen Stadt hindurchzieht. Welch kolossale Mengen von Holz in den westlichen Städten Nordamerika's diese Holztrottoire und ihre Instandhaltung verschlingen, läßt sich kaum berechnen.

Die Bevölkerung von Kansas City ist sehr gemischt; es gibt unter ihr nicht nur viele hochachtbare Amerikaner und Deutsche, sondern auch, wie bereits erwähnt, gar manche Neger und Chinesen. Gar nicht selten werden unsere deutschen Landsleute durch das von ihren Mitbürgern ihnen geschenkte Vertrauen zu öffentlichen Ämtern erwählt; so war Herr Henry C. Rumpf, aus dem hessischen Odenwalde stammend, Jahre hindurch Schatzmeister (Comptroller) der Stadt. Die Interessen der Deutschen, die eine sehr schöne Turnhalle besitzen, werden kräftig und in würdiger Weise von zwei Zeitungen vertreten, der „Freien Presse“ und der „Kansas City Post“. Die in der Stadt erscheinenden englischen Zeitungen, obenan die „Times“, reihen sich würdig den besten Preßerzeugnissen des amerikanischen Westens an.

Die zahlreichen in Kansas City mündenden Eisenbahnen

bringen natürlich aus allen Gegenden der Windrose, ja sogar aus verschiedenen Weltteilen Menschen herbei; daß sich unter ihnen hie und da gefährliche Abenteurer und Schwindler befinden, ist ebenso wenig zu verwundern, wie daß hier gar manche der wüsten Gesellen und Gestalten vorkommen, die für den amerikanischen Westen so charakteristisch sind. Überhaupt ist das Leben hier schon wesentlich von St. Louis, der größten Stadt Missouri's, verschieden; es ist schon ziemlich rauh oder besser gesagt roh; denn während der schönen Jahreszeit kann man nahezu mit Sicherheit darauf rechnen, daß jeden Sonntag drei oder vier Raufereien, Stechereien oder Schießereien stattfinden, darunter leider gar manche mit tödlichem Ausgang.

Daß ferner von Kansas City oder seiner nächsten Umgebung aus in den letzten Jahren wiederholt mit unerhörter Frechheit Überfälle auf Bahnzüge und Reisende unternommen wurden, muß hier leider auch noch erwähnt werden.

Die schöne und malerische Lage der Stadt läßt sich am Besten in der Weise erkennen, sie tritt dann am Meisten zu ihrem Vorteile hervor, wenn wir uns auf das Verdeck eines den Missouri langsam befahrenden Dampfers begeben. Wem jedoch daran mehr liegt, einen belehrenden und lohnenden Überblick über Kansas City zu gewinnen, der besteige den Turm der City Hall, was allerdings, wie ich aus persönlicher Erfahrung weiß, nicht ganz gefahrlos ist; denn wäre mir nicht mein jugendlicher, in allen Turnkünsten geübter Begleiter, Herr Fred. W. Kumpf, hülfreich zur Seite gestanden, so hätte ich aller Wahrscheinlichkeit nach beim Heruntersteigen einen Bein- oder Armbruch als ein nicht gerade angenehmes Andenken an meinen sonst unvergeßlich schönen Aufenthalt in Kansas City davongetragen. Von diesem hohen Turme übersehen wir nicht blos die Stadt und erhalten ein anschauliches

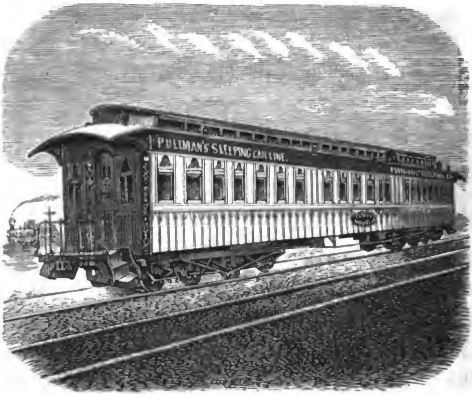
Bild von ihrer Lage und Ausdehnung und ihrer mit Häusern, Feldern und selbst etwas Wald geschmückten Umgebung, weithin überschauen wir auch den blinkenden Lauf der in gewaltigen Bogen von soliden Eisenbahnbrücken überspannten Flüsse Missouri und Kaw, die wir allerdings nicht mehr wie früher von zahlreichen Dampfern und Schiffen aller Art belebt finden, auf denen jedoch auch heute noch während der schönen Jahreszeit gar manche lustige und heitere Bootfahrten unternommen werden, weithin lassen sich ferner die verschiedenen Schienenwege erkennen, von denen wir nunmehr einen, nämlich den der Santa Fe Bahn, zu unserer Reise nach dem fernabliegenden stillen Meere benützen wollen.

VI.

Kansas City bis Florence.

Haben wir den Zug bestiegen, der uns durch Kansas, Colorado, Neu Mexiko und Arizona nach San Francisco, der „Königin des stillen Meeres", bringen soll, und uns für die lange Fahrt in einem der schönen Wagen möglichst bequem eingerichtet, dann werfen wir zunächst unwillkürlich einen Blick auf unsere Mitreisenden, unter denen sich aller Wahrscheinlichkeit nach einige eigentümlich aussehende Individuen befinden, wie wir deren auf der Fahrt von New York bis Kansas City kaum angetroffen haben. Jedenfalls begegnen wir solchen, uns nicht ganz sympathischen, von mir später eingehend zu schildernden Gestalten meistens in größerer Anzahl als uns lieb ist, wenn wir uns zeitweilig in den Rauchwagen verfügen, um uns hie und da dem Genusse einer Cigarre hinzugeben. Der Rauchwagen, der stets der erste zur Aufnahme der Reisenden bestimmte Wagen ist, so daß ihn Jeder, ohne viel zu fragen, sofort finden kann, unterscheidet sich von den übrigen Wagen durch eine einfachere Ausstattung

und spärlichere Beleuchtung. Auch läßt die Reinlichkeit in diesen Rauchwagen gar Vieles zu wünschen übrig; sie würde wesentlich gefördert werden, wenn Spucknäpfe (in Amerika „Spittoons“ genannt) und Aschenbecher vorhanden wären, die sonderbar genug nirgends anzutreffen sind. So ist der Boden mit Tabaksjauche, Cigarrenasche und Stummeln, Pomeranzen-, Bananen-, Mandel- und Nußschalen nach allen Richtungen hin bestreut.



Pullman'scher Schlafwagen.

Nicht nur mit einem Rauchwagen ist unser Zug versehen, er ist auch, was ich kaum nötig habe, ausführlicher hier darzulegen, mit allen jenen Bequemlichkeiten ausgestattet, die, wie namentlich die Schlafwagen, für amerikanische Bahnen so charakteristisch sind. Aus einem in den „Schlußbemerkungen“ dieses Buches dargelegten Grunde wird jedoch nur ausnahmsweise ein Hotel- oder Restaurationswagen dem Zuge beigegeben.

Wie bereits S. 11 erwähnt, wurde die Santa Fe- und Südpacificbahn am 17. März 1881 dem allgemeinen Verkehre



ÜBERSICHTS-KARTE

DER

SANTA FE- UND SÜDPACIFICBAHN

UND

IHRER VERBINDUNGEN.

eröffnet. Der erste durchgehende Zug verließ Kansas City am genannten Tage Abends zehn Uhr von dem S. 55 geschilderten Central (Union-) Bahnhofe aus. Der Zug bestand aus sieben Wagen, die alle gut besetzt waren; vierzehn Reisende hatten Fahrkarten nach San Francisco oder größeren californischen Orten. Dem Kapitän J. F. George von Kansas City, einem alten, erfahrenen Kondukteur der Santa Fe Bahn, fiel die Ehre zu, den ersten durchgehenden Bahnzug zu führen, während Jenner Flynn, dem eine zehnjährige Erfahrung zur Seite stand, die Lokomotive leitete. Als der Zug sich in Bewegung setzte, wurde er von dem lauten Jubel einer zahlreichen, freudig erregten Volksmenge begrüßt, die sich versammelt hatte, um Zeuge der Eröffnung der südlichen Linie nach der Pacificküste zu sein.

Kaum haben wir den schönen und geräumigen Bahnhof von Kansas City verlassen, als wir schon den Staat Kansas betreten.

Der Staat **Kansas**, der im Osten von Missouri, im Westen von Colorado, im Norden von Nebraska und im Süden von dem Indianerterritorium begrenzt wird, hat einen Flächeninhalt von 82,080 englischen Quadratmeilen = 212,578 Quadratkilometern = 52,531,200 amerikanische Acres und zählte im Sommer 1880 eine Bevölkerung von 996,096 Seelen, die inzwischen auf mehr als eine Million Menschen angewachsen ist.

Seiner allgemeinen Gestaltung nach ist der Staat Kansas ein ebenes, von Osten und Süden nach Westen und Nordwesten ansteigendes Prairieland, auf welchem Berge oder Hügel irgend einer Art gänzlich fehlen. Die mittlere Erhebung des ganzen Staates beträgt nach Henry Gannett's Berechnungen 2375 Fuß. Die zahlreichen, im Staate vorhandenen Flüsse

haben einen sehr geringen Fall; bei den nun aufgeführten, wasserreichsten Strömen beträgt er in der englischen Meile:

Arkansas	6	Fuß
Smoky Hill . . .	7	„
Solomon	10	„

Die erste Station im Staate Kansas, Argentine im Wyandotte Kreise, 4½ Km von Kansas City entfernt, ist ein zwar erst im Jahre 1881 gegründetes, aber ansehnliches Städtchen, wo eine Aktiengesellschaft ausgedehnte Siberschmelzwerke errichtet hat. Die nächste Station, Turner im Wyandotte Kreise (11.4 Km von Kansas City), ist ein unbedeutender, unweit des rechten (südlichen) Ufer des Kaw- oder Kansasflusses erbauter Ort.

Mitten durch blühende Gefilde und zahlreiche Baumgruppen hindurch, mit einem Worte, durch eine hochkultivierte Gegend, die man ihrer Fruchtbarkeit halber den „Goldenen Gürtel" (englisch Golden belt) heißt, führt uns unsere weitere Reise, immer das südliche Kawufer entlang, durch den Kreis Johnson (worin die Stationen Choteau, Wilder, Cedar Junction und De Soto liegen) nach Eudora im Douglas Kreise, das eine fast ausschließlich deutsche Bevölkerung von etwa 800 Seelen enthält. Der nächste Ort, den wir von da erreichen, ist das 65.2 Km von Kansas City entfernte, 8533 Einwohner zählende Lawrence, die Kreisstadt von Douglas, die, hochberühmt wegen der in ihr in neuerer Zeit vorgekommenen Ereignisse, den Beinamen „Historic City" sich errungen hat. Als in den Jahren 1854—56 die Sklavenfrage ganz Kansas in hohem Grade erregte, war Lawrence der einzige Ort im damaligen Territorium, den man auch deshalb „City of Freedom" nannte, wo man ohne augenscheinliche Gefahr gegen die Sklaverei sprechen konnte. Die Stadt wurde von einigen aus den Neuengland-Staaten kommen-

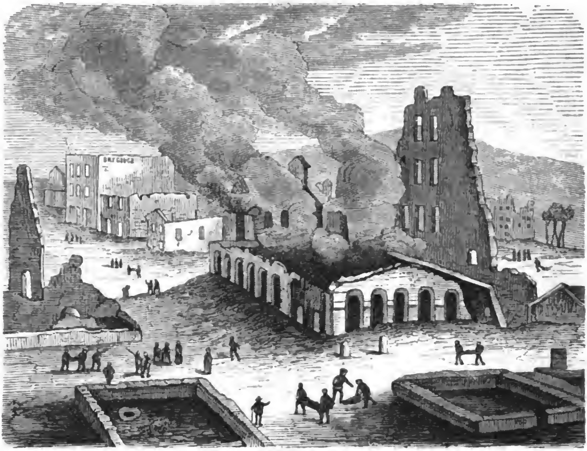
den Personen gegründet, die am 1. August 1854 mit ihren Ochsenwagen eintrafen und ihr Lager da aufschlugen, wo heute die Staatsuniversität (siehe Abbildung S. 70) sich befindet. Während der ersten Monate hieß der Ort Wakarusa oder New Boston; die Missourier nannten ihn scherzweise Yankee Town; den Namen Lawrence erhielt die Stadt definitiv am 1. Oktober 1854 zu Ehren von Amos A. Lawrence aus Boston, der ihr dann 10,000 Dollars zu Erziehungszwecken schenkte. Bereits am 10. Januar 1855 ward die erste öffentliche Schule eröffnet, deren Besuch Jedermann unentgeltlich frei stand.

Zu weit würde es mich führen, wollte ich eingehend die merkwürdigen Ereignisse schildern, die in Lawrence sich begaben, oder die aufregenden Scenen bei Wahlen beschreiben und die mancherlei Morde und Totschläge aufzählen, die aus politischen Meinungsverschiedenheiten verübt wurden. Erwähnen will ich nur, daß Anfangs Dezember 1855 Lawrence von 1200 der Sklaverei günstig gesinnten Menschen (sogenannten Proslavery men) angegriffen wurde; doch kam es zu einem friedlichen Ausgleiche, als sich herausstellte, daß 600 Bürger unter Gouverneur Charles Robinson's und General James H. Lane's Leitung zu einer energischen Verteidigung der bedrohten Stadt Alles aufgeboten hatten.

Der Friede währte jedoch nicht sehr lange; am 21. Mai 1856 wurden die Druckereien der Zeitungen „Kansas Free State“ (gegründet von Josiah Miller und R. G. Elliot im Jahre 1855) und „Herald of Freedom“ — seine erste, übrigens in Pennsylvanien gedruckte Nummer war datiert „Wakarusa, Kansas“, 21. Oktober 1854, die zweite Nummer erschien in Lawrence am 6. Januar 1855 — zerstört, das Free State Hotel und Gouverneur Robinson's Wohnhaus auf Mount Oread (heutigen College Hill) demoliert und einige Läden und

Privathäuser geplündert. Im Laufe der Zeit gewann jedoch die Freistaat-Partei die Oberhand; in den Jahren 1858, 59 und 60 fanden die Sitzungen der Territoriallegislatur in Lawrence statt.

Der schrecklichste Schlag traf die unglückliche Stadt am 21. August 1863. Unter der Anführung von William C. Quantrill, einem bekannten Parteigänger und Guerillaführer,



Das zerstörte Lawrence.

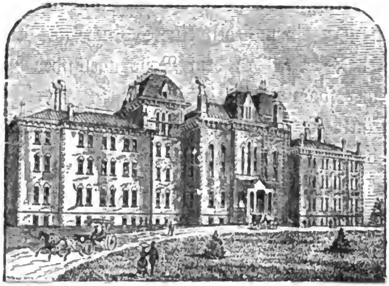
zogen am frühen Morgen dieses Tages eine Anzahl von Mordbrennern nach Lawrence, töteten 180 wehrlose Bürger, plünderten die Stadt, zündeten sie an und vernichteten Eigentum im Werte von etwa zwei Millionen Dollars. Doch erholte sich Lawrence sehr bald wieder; heute ist sie eine der ruhigsten, friedlichsten und blühendsten Städte von ganz Kansas, was jedoch nicht ausschließt, daß hie und da in ihr Lynchhinrichtungen auch jetzt noch stattfinden, die ja bekanntlich im ganzen

amerikanischen Westen nichts weniger als eine Seltenheit sind. So wurden am 10. Juni 1882 Nachts drei Neger von Vermummten aus dem Gefängnisse geholt, nach der über den Kawfluß führenden Brücke geschleppt und in der Weise gelyncht, daß man einem jeden eine Schlinge um den Hals legte, das Ende des Strickes an dem Brückengeländer befestigte und die Verbrecher sodann über dasselbe stieß.

Beschränkt sich auch im Allgemeinen nunmehr die Lynchjustiz auf den fernsten amerikanischen Westen, wo die Bevölkerung noch spärlich und die Rechtspflege noch mit großen Umständen verbunden ist — man denke nur an die Schwierigkeit, einen Verbrecher vielleicht 100 Km bis zum nächsten zuständigen Gerichte zu führen, aus dessen schlecht verwahrten Gefängnisse das Entweichen mit Leichtigkeit bewerkstelligt werden kann, — so wird sie doch noch immer im Staate Kansas geübt, wo sie allerdings jetzt glücklicher Weise als eine seltene Erscheinung bezeichnet werden muß, die jedoch immerhin Anspruch auf Berechtigung erheben kann. So wurde C. Cobb, ein berüchtigter Desperado, der mehr als eine Blutthat auf dem Gewissen hatte, und auf dessen Ergreifung vom Gouverneur des Staates Kansas eine Belohnung von 250 Dollars ausgesetzt war, zu Winfield im Cowley Kreise, einem südsüdöstlich von Wichita gelegenen Städtchen, am 23. Januar 1883 Nachmittags von der erregten Bevölkerung gehenkt, nachdem er Mittags desselben Tages den Sheriff, der ihn daselbst verhaften wollte, kaltblütig niedergeschossen hatte.

Weitaus der größte Teil von Lawrence liegt auf der Höhe, die sich plateauartig vom südlichen oder rechten Kawufer ausdehnt; hier, auf dem eine sehr lohnende und schöne Aussicht gewährenden „College Hill“ ist auch das solide Gebäude der Staatsuniversität von Kansas erbaut. Ihr erster Präsident

und Kanzler war nahezu während acht Jahren der verstorbene General John Fraser; sein Nachfolger und jetzige Präsident ist Dr. theol. James Marvin.



Kansas Staats-Universität zu Lawrence.

Das interessante Lawrence verlassend, erreichen wir, immer weiter entlang das rechte Kawufer, mitten durch blühende Gefilde, Kulturen und Waldbestände aller Art hindurch, vorüber an den Stationen Lake View, Lecompton, Glendale, Spencer und Tecumseh, das 107.2 Km westlich von Kansas City gelegene Topeka, die politische Hauptstadt von Kansas.

Topeka (sprich Topika mit dem Accent auf dem i), ein indianisches Wort, das nach einer Version „kleine Kartoffel", nach einer anderen „ein guter Platz, Kartoffeln auszugraben", bedeuten soll, liegt im Shawnee Kreise; es wurde im November 1854 von Charles Robinson und C. K. Holliday ausgelegt. Der erste Weiße, der sich überhaupt in der unmittelbaren Umgebung des heutigen Topeka's, kaum 2 Km nordwestlich vom jetzigen Kapitol niedergelassen hatte, war ein Franzose Namens Clement Shattio; er kam in die Gegend am 15. November 1852 und lebt meines Wissens heute noch irgendwo im Shawnee Kreise. Wie jung überhaupt der ganze heutige Staat Kansas

ist, obwohl er gegenwärtig mehr als eine Million Einwohner enthält (996,096 nach dem amtlichen im Juni 1880 vorgenommenen Census), möge daraus ersehen werden, daß das erste weiße Kind, das innerhalb seiner Grenzen geboren wurde, am 11. Juli 1832 das Licht der Welt erblickte, und zwar in dem heutigen, an den Staat Missouri angrenzenden Kreise Johnson. Dieses Kind, der jetzige Oberst Alexander S. Johnson, hat die hohen Erwartungen, die man auf es setzte, vollauf befriedigt; denn Herr Johnson, nicht blos eine staatliche, sondern auch eine stattliche Berühmtheit, ist gegenwärtig der hochgeachtete, überaus thätige und verdienstvolle, zu Topeka wohnende Landkommissär der Santa Fe Bahn.

Topeka, dessen Einwohnerzahl im Juni 1880 sich auf 15,451 Seelen belief, ward am 5. November 1861 zur politischen Hauptstadt von Kansas erwählt. Von dem schönen Kapitol, das die Stadt später schmücken soll, fand ich im Sommer 1880 etwa den vierten Teil vollendet und in Benützung. Am Eingang zum Seitenflügel befindet sich ein sehr schöner Brunnen mit Bronzefiguren. Es werden noch manche Jahre verstreichen, ehe der Prachtbau fertig dasteht. Doch war eine große Anzahl von Arbeitern eifrigst mit dem weiteren Ausbau beschäftigt; es herrschte damals überhaupt eine ungewöhnlich rege Baulust, die ich als ein erfreuliches Zeichen für den (inzwischen auch wirklich eingetretenen) weiteren Aufschwung der Stadt betrachtete. Namentlich in der breiten Kansas Avenue (der Hauptstraße) wurden viele neue solide Häuser errichtet. Hier hatte man oft manchen Umweg zu machen, um den auf den Trottoirs liegenden Baumaterialien aller Art aus dem Wege zu gehen.

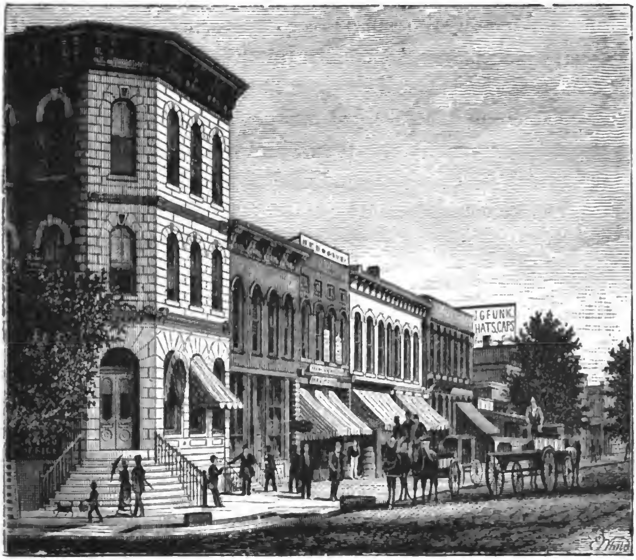
Sind auch jetzt die breiten, gerade ausgelegten, von Pferdeeisenbahnen durchzogenen Straßen durch sieben je 150 Fuß

hohe Leuchttürme in sehr zufriedenstellender Weise elektrisch erleuchtet — überhaupt ist das elektrische Licht (Brush-System) in fast sämtlichen öffentlichen Gebäuden, Hotels und in vielen Kaufläden in Anwendung, — so läßt doch ihre Beschaffenheit, da sie noch weit hinter Kansas City zurücksteht, gar Manches zu wünschen übrig. Weisen auch überhaupt zur Zeit die Straßen aller kleineren Städte des amerikanischen fernen Westens eine merkwürdige Ähnlichkeit mit den durch Schmutz, viele Kotlachen und tiefe Löcher berüchtigten südungarischen Städten auf, so besteht doch insofern ein gewaltiger Unterschied, daß die amerikanischen Städte innerhalb zehn, höchstens zwanzig Jahren mit den schönsten Trottoirs und gepflasterten Straßen versehen sein werden, wogegen die Beschaffenheit der Straßen ungarischer Städte aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch nach hundert Jahren unverändert dieselbe bleiben wird.

Bei dieser Gelegenheit darf ich wohl hier erwähnen, daß sich überhaupt in den westlichen Städten Nordamerika's die elektrische Straßenbeleuchtung mittelst 150 bis 200 Fuß hoher Leuchttürme immer mehr und mehr ausbreitet. Diese Türme werden in Dreieck- oder Viereckform aus Eisenröhren hergestellt und je nach der Größe des zu erleuchtenden Raumes mit einer oder mehreren mächtigen Bogenlampen versehen, so daß die Straßen und öffentlichen Plätze sehr gut erhellt sind, wenngleich die Entfernung zwischen den verschiedenen Türmen meistens eine ganz erhebliche ist.

In unmittelbarer Nähe des schönen Kapitols zu Topeka ist das unter der protestantischen Episkopalkirche stehende „College of the sisters of Bethany“ für junge und reifere Mädchen. Es besteht aus einem stattlichen, wenn auch aus einfachen Materialien hergestellten Hauptgebäude, nebst einigen kleineren Häusern und ist von einem großen eingezäunten Spiel-

und Rasenplatz umgeben. Die Anstalt machte auf mich einen sehr angenehmen Eindruck. Die Mädchen, die ich zu Gesicht bekam, waren heiter und munter und sahen blühend und rosig darein.



Straßenscene in Topeka.

Der Präsident von Bethany College war im Mai 1880 Bischof Vail. Die internen Zöglinge zahlen je nach der Klasse, in der sie sich befinden, zweihundert bis dreihundert Dollars; die externen (Day-pupils), ebenfalls verschieden nach der Klasse, die sie besuchen, halbjährlich ein Schulgeld von fünf bis zwanzig Dollars.

Größer noch als die eben beschriebene Erziehungsanstalt

ist das vom Kapitol etwa $3^1/_2$ Km entfernte, unter der Kongregationalkirche stehende Washburn College für Knaben; damit verbunden ist Hartford Cottage (nicht College) für junge Damen. Peter Mc Vicar war zur Zeit meiner Anwesenheit (Mai 1880) der Präsident.

Die Santa Fe Bahn hat in Topeka ausgedehnte, vorzüglich ausgestattete Maschinenwerkstätten, in denen im Frühjahr 1881 der durchaus gelungene Versuch gemacht wurde, eine Lokomotive zu bauen. Es ist dies die erste Maschine der Art, die vollständig und in allen ihren Teilen westlich vom Mississippi gebaut wurde.

Die Stadt Topeka ist weitaus zum größten Teile auf der rechten Seite des Kansas- oder Kawflusses erbaut. Von dem linken, den kleineren Stadtteil enthaltenden Ufer — er ist vorzugsweise von der ärmeren Klasse bewohnt, — in dessen Nähe der Bahnhof der ebenfalls den Staat Kansas durchziehenden, einen Teil der Union Pacificbahn bildenden Kansas-Pacificbahn liegt, führt eine Brücke über den Fluß, der hier mehrere, teils kleinere, teils größere mit Bäumen und Sträuchern bewachsene Inseln hat. Vom rechten Ufer südlich dehnt sich nun die Stadt, immer mehr und mehr einen großstädtischen Charakter annehmend, etwa $1^1/_2$ Km aus. Man gewinnt von ihr den besten Überblick, wenn man sie vom Kansas Pacific-Bahnhof betritt. Wenn wir nicht vorziehen, von da zu Fuß über die eben beschriebene Brücke in die Stadt zu gehen, können wir uns der Pferdeeisenbahn bedienen.

Dieser Weg in die Stadt führt uns zunächst an einer Anzahl höchst armseliger Hütten vorbei, in deren Nähe wir im Mai 1880 viele schlecht aussehende und dürftig gekleidete Neger mit Weib und Kind herumlungern sahen. Überhaupt fiel uns im Sommer genannten Jahres die große Zahl von Schwarzen

auf, die wir in allen Ortschaften des östlichen Kansas zu Gesicht bekamen. Es hatte nämlich seit dem Jahre 1879 aus den Südstaaten eine wahre Negereinwanderung nach Kansas stattgefunden, wohl wesentlich in Folge einer Proklamation des Gouverneurs von Kansas, Namens John P. St. John, worin er die Schwarzen amtlich zur Ansiedelung in seinem Staate einlud, die er dann, wie vielfach behauptet wird, zu politischen Zwecken als Stimmvieh benützte. Aber dieser Exodus hatte fast durchweg einen traurigen Erfolg für die Beteiligten, die sich in ihren Erwartungen arg getäuscht und das Gegenteil des von ihnen erhofften Eldorado's fanden. Da es unmöglich war, Allen lohnende Beschäftigung zu gewähren — gar manche Arbeiten verstanden sie nicht, viele, die für sie geeignet gewesen wären, wurden von den nunmehr auch in größeren Mengen herbeiströmenden Chinesen verrichtet, — so gerieten nicht Wenige in Not und Elend, so daß sich sogar Unterstützungskomitees zu ihrer Rückbeförderung in die frühere Heimat bildeten. Doch waren die Folgen des Negerexodus, der die östlichen Staaten fast mehr beschäftigte als Kansas selbst, während des Jahres 1880 niemals so traurig, wie sie vielfach übertrieben in östlichen Blättern dargestellt wurden.

Schlimmer allerdings erging es den gegen Ende des genannten Jahres noch im Lande zurückgebliebenen Negern. Sie hatten mit nicht vorauszusehenden Widerwärtigkeiten aller Art zu kämpfen, nämlich teils mit der ungewöhnlich strengen Kälte, die in Kansas im Winter 1880—81 herrschte, teils mit dem Hochwasser, das sich im Frühjahre 1881 einstellte und gar manche ihrer elenden Hütten und Wohnstätten vernichtete. Arm und hülflos zogen sie größtenteils im Mai 1881 als wahre Tramps (Landstreicher der heruntergekommensten Art), auf die Mildthätigkeit ihrer Mitmenschen angewiesen, wieder

ihrer alten südlichen Heimat zu, die leider gar Manche nicht mehr erreicht haben werden.

Außer Negern stößt man in Topeka — wie überhaupt fast in jedem größeren Orte von Kansas — auch auf einige Chinesen. Daß sich auch Deutsche hier niedergelassen haben (unter ihnen gar manche Hochgebildete und den besseren Ständen Angehörige), ist nahezu kaum nötig zu erwähnen. Auch einen Franzosen fand ich hier, ein echtes Pariser Kind, einen sehr tüchtigen Kunstschlosser und Techniker, dem es jedoch leider nicht zum Besten ging. Denn Monsieur Raffestin sprach eben, obschon mehrere Jahre bereits im Lande, nur das feinste Pariser Französisch, das die biederen Bewohner von Topeka eben so wenig zu würdigen verstanden, wie sie auch nicht begriffen, warum er im Lande der Dollars immer nur nach Francs und Sous rechnete. Der Mann war hocherfreut, als er mit mir ein halbes Stündchen Französisch plaudern konnte, und ich nicht minder über den Schlüssel zu meinem Handkoffer, den er mir an Stelle eines unbrauchbar gewordenen — um ich weiß nicht mehr wie viele oder richtiger gesagt, wenige Sous — sehr geschickt in kürzester Zeit anfertigte.

Die zu den Bahnhöfen von der Stadt führenden Hauptstraßen gewähren im Sommer häufig einen eigentümlichen, uns in mancher Beziehung fesselnden Anblick deshalb, weil sie dann gar nicht selten von großen Herden von Rindern belebt sind, die von den sogenannten „Cowboys" Behufs ihrer Einschiffung an die betreffenden Bahnhöfe getrieben werden. Diese Cowboys, die Viehtreiber, keine Knaben, sondern Erwachsene, die Knechte der Herdenbesitzer, ziehen unwillkürlich unsere Aufmerksamkeit durch ihre sonderbare, stets verwahrlost aussehende Tracht auf sich, deren Hauptbestandteile aus einem weichen, dunkelbraunen Filzschlapphute mit mächtiger, zuweilen unge-

heuerer Krempe, einem farbigen Flanellhemde, einem um den Leib geschnallten Gurte und hohen, stets über und über schmutzigen Stiefeln bestehen. Diese sehr verwildert dareinsehenden Cowboys, in manchen Gegenden, namentlich im südlichen Colorado, in Neu Mexiko, Texas und Arizona, wie wir noch sehen werden, geradezu der Schrecken für die ruhige, betriebsame Bevölkerung, sind stets mit vorzüglichen in dem bereits erwähnten Gurte steckenden Revolvern bewaffnet, für die ihnen keine Ausgabe zu hoch ist; denn sie setzen einen Stolz darein — und hierin sind sie einem jener Dandies im amerikanischen Osten ähnlich, der durch die Schwere und Eleganz seiner Uhrkette und die Feinheit seiner Kleider es Jedem zuvorzuthun sucht, — die besten und prachtvollsten Waffen dieser Art zu besitzen. Bowiemesser sind ebenfalls häufig bei ihnen zu finden.

Die Cowboys üben ihr Geschäft nie anders als zu Pferde aus, die spanische Sättel aufgelegt haben. Die Steigbügel fallen uns auf, weil sie nach spanisch-mexikanischer Art aus Holz wie Schuhe, die jedoch vorne abgekippt sind, gefertigt werden. Die Leute tragen riesige Sporen, die beim Gehen wie eiserne Fesseln klirren, führen stets eine mehr oder minder gefüllte Schnapsflasche mit sich und zeichnen sich durch eine geradezu wunderbare Geschicklichkeit im Lenken ihrer zuweilen sehr störrischen Viehherden aus.

Von der Sicherheit und Vollendung, zu der es die Cowboys im Entziffern und Erklären jener „Zeichen", wie sie von ihnen genannt werden, durch beständigen Aufenthalt im Freien und immerwährende Übung gebracht haben, erzählt Heinrich Lemcke folgendes interessante Beispiel.

„Aus Dingen und Umständen, die bei uns kein Mensch nur bemerken würde" — berichtet Herr Lemcke, — bilden

die Cowboys eine Kette genauer bestimmter Ereignisse, bei deren Schilderung ihnen auch nicht die geringste Kleinigkeit verloren geht. Nichts entgeht auf der Prairie ihrer Aufmerksamkeit, ihrem erfahrenen Blick; jede Spur, Fährte u. s. w. ist ihnen ein Anhaltspunkt, dient ihnen zur Schlußfolgerung. Die eigentümlichen, weil außergewöhnlichen Spuren eines Tieres deuten ihnen an, daß ein anderes Tier, eine wilde Bestie sich in der Nähe befindet. Ein abgebrochener Baumzweig, ein niedergedrücktes Rohr, zertretenes Gras, die Überreste und Asche eines Lagerfeuers, der Flug eines Geiers und andere derartige Zeichen sind dem Viehhirten auf der Prairie, was Straßenschilder und Plakate den Städtebewohnern sind. Wenn der Cowboy das Vieh, den Hirsch, die wilde Taube, Alles nach einer Richtung hineilen sieht, dann weiß er mit Bestimmtheit, daß er Wasser finden wird, wenn er ihnen folgt. Das offene Buch der Natur mit seinen Zeichen und Schriftzügen wird täglich von ihm gelesen, und er versteht es, was die meisten Menschen von sich nicht sagen können. Auf seinem Indianer-Pony, den Sechsläufer (Revolver) und das Bowiemesser im Gürtel, so reitet der Viehhirt hinaus auf die Prairien oder in den Wald, die der Schauplatz seiner lebenslänglichen Thätigkeit sind.

Wir hatten kürzlich, auf unserer Reise durch Texas, Gelegenheit, den Cowboy näher kennen zu lernen und können nicht genug dessen natürlichen Scharfblick und seine sonstigen vortrefflichen Eigenschaften rühmen. Es möge hier u. A. ein Vorkommnis mitgetheilt werden, das obige Angaben bestätigen wird.

Wir waren zu Pferde und hatten einen Cowboy, ebenfalls beritten, beauftragt, uns zu einer 20 Meilen = 32 Km von der Stadt Brownsville inmitten der Prairie belegenen

Farm zu bringen. Etwa zwei Meilen von der Stadt hielt unser Führer sein Pferd plötzlich an, starrte mit forschendem Blick auf den Boden und sagte: „Jemand hat hier heute Morgen sein Reitpferd verloren!"

Wir blickten umher und konnten an den Bäumen, die hier zufällig standen, von einer Ankündigung, daß Jemand sein Pferd verloren und vielleicht eine Belohnung für dessen Wiederbringung ausgesetzt habe, nichts sehen; ebenso wenig vermochten wir zu begreifen, woher unser Führer wissen wollte, daß hier ein Pferd verloren gegangen sei. Wir frugen deshalb den Cowboy: „Woher wißt Ihr, daß hier ein Pferd verloren gegangen ist?"

„Weil es beschlagen ist; denn die auf der Prairie wild umherlaufenden Pferde tragen keine Hufeisen", lautete die Antwort.

„Woher wißt Ihr aber, daß es ein gesatteltes Pferd und seinem Eigentümer verloren gegangen ist?"

„Sehen Sie die schwache Furche neben den Hufspuren? Das ist die Spur eines Seils. Das Pferd trug einen Sattel, nnd das Seil hing vom Bügel desselben herab!"

„Aber warum muß das Pferd denn verloren sein?" fragten wir voller Erstaunen. „Kann nicht Jemand heute Morgen an dieser Stelle über die Prairie geritten sein?"

„Wenn ein Mann auf seinem Rücken gesessen hätte," erwiderte der Cowboy ruhig und fest, „dann wäre er in gerader Linie vorwärts geritten, nicht aber hin und her. Sie können an den Spuren sehen, daß das Pferd sich auf seinem Wege von einer Seite nach der anderen bewegt hat, ein sicheres Zeichen, daß es unterwegs graste und keinen Reiter trug."

„Nach alledem," bemerkten wir, „würde es uns nicht im Geringsten überraschen, wenn Ihr uns das Alter des

Pferdes und den Namen des Eigentümers desselben nennen würdet!"

„Well, das würde nicht schwer sein," erwiderte der Cowboy, „ich habe schon verschiedene Zeichen gesehen, aus denen ich den Eigentümer erkannt habe, und andere Zeichen, aus denen ich das Alter des Pferdes erkennen würde, wenn ich nur Zeit hätte, sie zu untersuchen. Ich weiß, daß es eines des alten Pendegraft ist, welches sich hierher verlaufen hat. Pendegraft hält unten im „Bottom" (Thal) eine große Anzahl von Pferden und hat einen alten Neger, der das Beschlagen besorgt und keine anderen Pferde beschlägt als Pendegraft's. Daher erkennen wir seine Hufspur ebenso genau, wie wir das Brandzeichen *) auf seinem Vieh kennen!"

Und in der That, als wir von unserer Reise nach etlichen Tagen zurückkehrten und auf Pendegraft's Farm vorsprachen, fanden wir die Angaben des Cowboy betreffs des Pferdes ganz und gar bestätigt.

Als Pendant zu dieser Erzählung möge mir gestattet sein, den nachstehenden, vielleicht nicht ganz uninteressanten Fall anzureihen, den mein leider bereits heimgegangener Bruder Hermann und ich selbst erlebten, als wir im Sommer 1856, wohl als die ersten Europäer, Turkistan in Centralasien bereisten, was damals nur unter strengster Verkleidung und überhaupt unter Schwierigkeiten aller Art zu ermöglichen war. Denn Tage hindurch hatten wir in Höhen von 14,000 bis 16,000 Fuß zu reisen; wir kamen durch Gegenden, die um so mehr als reine Wüsten zu bezeichnen sind, als sie keine menschlichen Bewohner aufweisen und eine überaus spärliche Vege-

*) Brandzeichen — siehe Erläuterung im dritten Abschnitt dieses Buches, Kapitel XII.

tation haben, hinreichend jedoch, um einer bedeutenden Zahl von großen Säugetieren Nahrung zu gewähren.

Eines Nachmittags, als wir mit unserem Hauptführer, einem Bewohner Turkistan's Namens Mohammad Amin, dem Troß unserer Leute etwa eine Stunde weit voran waren, fiel uns die Sorgfalt auf, mit der er die zahlreich vorhandenen Fährten der Tiere betrachtete, die wir als von Kyangs, d. h. wilden Pferden herrührend erkannten, da sie uns schon seit Wochen vielfach zu Gesicht gekommen waren. Wohl nur deshalb, um sie genauer untersuchen zu können, stieg er vom Pferde ab und schritt neben uns her, den Blick unverwandt auf den Boden gesenkt, zuweilen hie und da jedoch auch einen Mistballen aufhebend, den er dann zerrieb, beroch und eingehend prüfte. Plötzlich zog er in heftiger Aufregung den ihm von uns gegebenen Revolver aus seiner mächtigen Leibbinde — wir thaten mit unseren Waffen unwillkürlich dasselbe, — blieb stehen und erklärte zu unserer nicht geringen Überraschung mit aller Bestimmtheit, daß gerade unmittelbar vor uns eine größere Räuberbande sich befinden müsse. Wir konnten ihm nur Recht geben, als er betonte, wie geraten es für uns sei, einen Zusammenstoß mit diesen Menschen zu vermeiden, da nicht die geringste Wahrscheinlichkeit vorhanden war, daß wir Drei siegreich aus einem Kampfe mit einer wilden und rohen, an Zahl uns weit überlegenen Bande hervorgehen könnten. Wir vertrauten den Anordnungen Mohammad Amin's, obschon wir nicht im Geringsten wußten, auf welche Indicien sich seine Vermutung stützte. Er bat uns abzusteigen, die Pferde mit zusammengebundenen Füßen hier zu stehen zu lassen und ihm in einiger Entfernung langsam zu folgen. Er ging nun vorsichtig voran und hatte kaum einige hundert Schritte zurückgelegt, als er uns heranwinkte und mit selbstzufriedenem Lächeln

auf ein Seitenthal deutete, das eine Anzahl Leute eiligst hinanritten. Hinter einem Felsen versteckt, konnten wir sie deutlich erkennen; überdies ging der eine von uns zu den Pferden zurück und holte ein Fernrohr, mit dem wir, als sie schon weit fort waren, alle ihre Bewegungen beobachten konnten. Wir zählten gegen dreißig Menschen, von denen fast Jeder eine Flinte um die Schultern hängen hatte; in den Gürteln blitzten Dolche und lange Messer.

Erst nachdem diese sehr verdächtigen Gestalten unserem Gesichtskreise völlig entschwunden und inzwischen unsere Leute zu uns gestoßen waren, setzten wir unsere Reise fort. Unterdessen hatte Mohammad Amin uns erklärt, wie er die Nähe der Räuber erkannt hätte. Die Spuren und Fährten waren nicht, wie wir mit Bestimmtheit geglaubt hatten, von wilden, sondern von Pferden mit eisenbeschlagenen Hufen herrührend. Die Zweifel, die etwa darüber hätten entstehen können, ob sie alt oder neu seien, beseitigte sofort eine von Mohammad Amin vorgenommene genaue Untersuchung. Die Beschaffenheit der Mistballen, unter denen sich einige ganz frische, zuletzt sogar noch rauchende befanden, ließ deutlich die unmittelbare Nähe von Pferden erkennen. Daß überdies diese Pferde nicht, wie es eigentlich sehr wahrscheinlich war, einer friedlichen Handelskarawane angehörten, ergab sich zweifellos daraus, daß ihre Fährten als solche sich erwiesen, wie sie trabende, aber nicht im Schritte gehende Tiere verursachen. Wer anders aber als Räuber hätte wohl einen Grund, in diesen großen Höhen zu traben? Unsere eigenen Pferde hatte Mohammad Amin mit Absicht deshalb zurückgelassen, weil zu befürchten war, daß sie bei dem Anblicke der anderen Tiere gewiehert und eben dadurch unsere Anwesenheit verraten hätten.

Würde wohl ein amerikanischer Cowboy scharfsinniger

haben beobachten und richtiger schließen können als Mohammad Amin? Ich glaube nicht.

Doch zu lange beinahe haben wir eine, hoffentlich Manchem doch nicht ganz unwillkommene Unterbrechung unserer Eisenbahnfahrt eintreten lassen, die wir jetzt von Topeka aus wieder fortsetzen wollen.

Bei Topeka verläßt die Santa Fe Bahn das Ufer des Kaw- oder Kansasflusses und trachtet in südwestlicher Richtung das von genannter Stadt 270 Km entfernte Arkansasthal zu erreichen, das jedoch nunmehr amtlich Arkansawthal genannt wird (A in „Ar“ tief auszusprechen und scharf zu betonen; „aw“ lautet wie ein tiefes a).

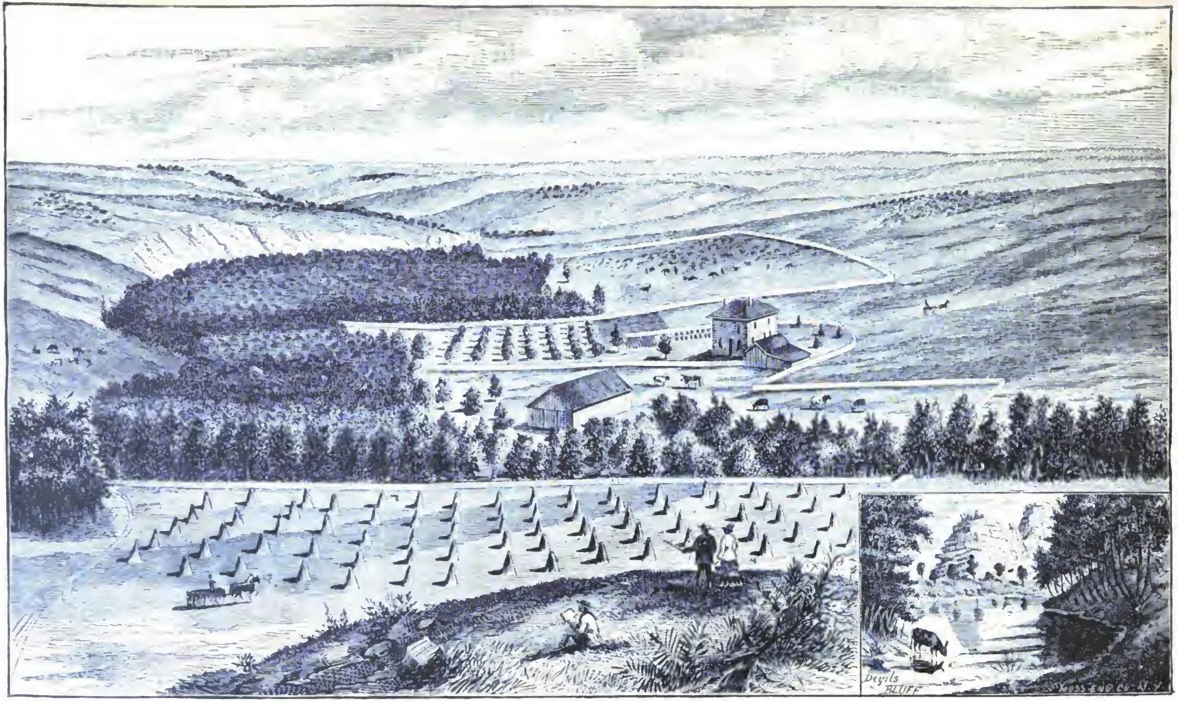
Von Topeka durchziehen wir zunächst den Shawnee Kreis unter Berührung der in ihm gelegenen Orte Pauline und Wakarusa in genau südlicher Richtung, die wir auch während der Fahrt durch den nun folgenden, an Kohlen und Kalkstein reichen Osage Kreis nahezu unverändert beibehalten, worin wir die Stationen und Orte Carbondale, Scranton, Burlingame (das ursprünglich Eureka hieß), Peterton, Osage City und Barclay vorfinden.

Bei dem 74.2 Km von Topeka entfernten Reading erreichen wir den Lyon Kreis, den wir bis Emporia, seiner volkreichsten, unweit des linken Ufers des Cottonwood Flusses erbauten Stadt, worin gar viele Deutsche leben, in südwestlicher Richtung durchziehen. Dann geht unsere weitere Reise im Allgemeinen westlich längs des nördlichen (linken) Teiles des ungemein fruchtbaren und an lieblichen Scenerien aller Art reichen Cottonwood durch den Chase Kreis hindurch (vorüber an den in ihm gelegenen Stationen Safford, Ellinor, Strong City, Elmdale, Crawford und Cedar Grove) nach Florence. Der Cottonwood Fluß entspringt in der nord-

westlichen Ecke des Marion Kreises, fließt Anfangs in südlicher, von Florence ab jedoch in östlicher Richtung und vereinigt sich etwas westlich von Emporia mit dem Neoshoflusse. Das 2 bis 8 Km breite, mit sehr fruchtbarer Erde erfüllte Thal ist vielfach von niedrigen Hügeln eingefaßt, die sehr schönen Magnesiakalkstein enthalten. Nicht nur bei Florence, sondern auch nördlich davon in der Stadt Marion Centre, sowie in Strong City, die früher Cottonwood hieß, sind große Kalksteinbrüche vorhanden, die ein höchst schätzbares Baumaterial liefern; es findet auch bei dem S. 71 geschilderten Kapitol von Topeka Anwendung.

Von Florence gehen zwei Zweiglinien der Santa Fe Bahn aus, die eine „Mc Pherson Branch" in nordwestlicher Richtung über Marion Centre und Mc Pherson nach Ellinwood, das von Florence 157.7 Km entfernt liegt, und die andere „Douglas Branch", in südlicher Richtung über Eldorado nach dem von Florence 86.9 Km entfernten Douglas. In der Nähe dieser Zweigbahnen stoßen wir auf eine Anzahl blühender deutscher Farmen. An der Douglas Branch, bei Burns, 17.7 Km südlich von Florence, liegt die deutsche, von Jakob Müller in's Leben gerufene Kolonie „St. Francis". Ein katholischer Verein von etwa hundert Mitgliedern zu Cincinnati in Ohio kaufte hier im Jahre 1879 von der Santa Fe Bahn 3200 Acres Land; weitere 3200 Acres werden für den Verein noch in Reserve gehalten. Der geistliche Orden der Franciskaner beabsichtigt hier die Errichtung von Kirche, Schule und Ordensgebäuden.

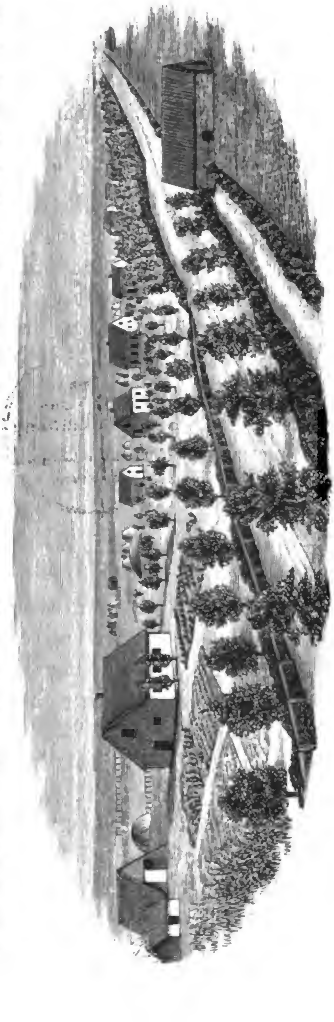
An der Mc Pherson Branch, in der Umgebung des 16.1 Km nördlich von Florence befindlichen, 1100 Einwohner zählenden Ortes Marion Centre (der Hauptstadt des gleichnamigen Kreises) liegen ebenfalls gar manche deutsche Ansiede-



Farm der Gebrüder Makin in der Umgebung von Florence in Kansas.

lungen. So haben sich 10 Km östlich von Marion Centre bei Youngtown Lutheraner aus der Provinz Sachsen niedergelassen; hier sind namentlich sehenswert die Musterfarmen der Gebrüder Doty, nach denen man allgemein die Ansiedelung das „Doty Settlement“ heißt. In der Nähe von Lincolnville (16 Km nordöstlich von Marion Centre) ist unter dem Namen „Carola Kolonie“ eine Sachsen-Ansiedelung entstanden.

Florence im Marion Kreise, 278.1 Km von Kansas City entfernt, auf einer welligen, mit Bäumen bewachsenen Prairie erbaut, zieht auch deshalb unsere Aufmerksamkeit nach sich, weil in seiner Nähe, hauptsächlich nordwestlich gelegen, eine Anzahl blühender Menno-



Gnadenau, mennonitisches Dorf in Kansas.

nitenansiedelungen vorhanden sind (Bruderthal, Johannesthal an einem rechten Seitenarm des Cottonwoodflusses, dem French Creek, Rosenort, Alexanderfeld, Gnadenau am Süd-Cottonwoodflusse, Hoffnungsthal), denen wir später noch mehrfach auf den ehemals der Santa Fe Bahn gehörigen Ländereien begegnen.

Die ersten dieser Leute, die früher im südlichen Rußland ansässig waren, das sie jedoch, weil nach dem neuen Militärgesetze auch sie zur Wehrpflicht herangezogen wurden, in hellen Scharen verließen, kamen Ende September 1873 nach dem Staate Kansas. Ihnen folgten rasch eine große Zahl von Glaubensgenossen. Gegenwärtig mag sich die Gesamtzahl der in Kansas lebenden Mennoniten, die alle deutsch sprechen, auf etwa neuntausend Seelen belaufen. Um Politik kümmern sich diese Leute nicht; sie haben wenig Umgang mit Deutschen und Amerikanern, sondern leben für sich allein zurückgezogen in Kolonien und kleinen Dörfern, die meistens nur aus einer einzigen Straße bestehen. Die Kirche dient zugleich als Schulhaus.

Ganz in der Nähe der Wohnungen, die fast immer mit einem kleinen Gemüsegarten umgeben sind, dehnen sich nun ihre Felder, Äcker und Wiesen aus, die sie in musterhafter Weise bewirtschaften; auf dem vor ihnen noch gar nicht bebauten, also völlig rohen Boden, haben sie bereits große Erfolge aufzuweisen. Doch finden wir unter ihnen auch Handwerker der verschiedensten Art.

Im Innern sind die Mennonitenwohnungen höchst einfach und dürftig eingerichtet. Allgemein finden wir in ihnen die großen russischen Backsteinöfen, und zwar nach russischer Art so in die Wände gesetzt, daß ein Ofen zwei, ja sogar drei Zimmer durchwärmt. Diese Öfen, die nicht sowohl mit Holz

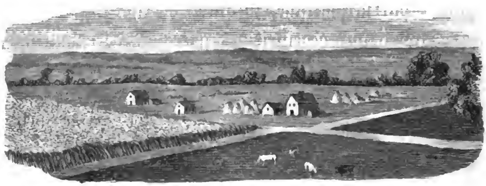
und Kohlen, sondern vorzugsweise mit Stroh und Prairieheu geheizt werden, haben sich vortrefflich bewährt und werden jetzt vielfach von Amerikanern eingeführt, deren Lachlust sie Anfangs in hohem Grade erregten. In anderen Prairiegegenden, namentlich in Nebraska, werden die in Unmassen vorhandenen Welschkornkolben vielfach als Feuerungsmaterial benützt. Man muß sie jedoch in eigens konstruierten Öfen verbrennen, wo sie dann eine erstaunliche Hitze entwickeln. Nur hat diese Art der Heizung den Nachteil, daß man sehr häufig nachlegen muß.

Die Mennoniten-Sekte, unter deren Mitgliedern mehr oder minder patriarchalische Zustände herrschen, ist sehr wohlhabend; es wird auf gegenseitiges gutes Einvernehmen, Friedfertigkeit und Arbeitsamkeit streng gesehen. Die Nahrung der Mennoniten besteht vorzugsweise aus Vegetabilien, wobei nebst Roggen, Mais und den von ihnen sehr geliebten Wassermelonen das Sauerkraut eine große Rolle spielt.

Sind auch, wie bereits erwähnt, die von uns bis jetzt mit der Santa Fe Bahn durchzogenen Gegenden in hohem Grade fruchtbar, so hat doch auf ihnen der Landwirt hie und da mit einer Plage zu kämpfen, die sich für ihn, allerdings nur ganz ausnahmsweise, in einzelnen Fällen geradezu verhängnisvoll erweist. Diese Plage besteht in dem plötzlichen Auftreten zahlloser Heuschreckenschwärme (Grillus), die auf ganz unerwartete Weise erscheinend, in Bäumen, Gärten, Feldern und überhaupt allen Anpflanzungen furchtbares Unheil anrichten.

Übereinstimmende Angaben aus verschiedenen Örtlichkeiten weisen darauf hin, daß die Heuschrecken in ihren Wanderungen unabänderlich der Richtung von Westen nach Osten folgen. Unfähig gegen den Wind zu fliegen, haben sie die Gewohnheit,

auf eine günstige Luftströmung zu warten, um sich in wolkenähnlichen Schwärmen auf neue Nahrungsplätze tragen zu lassen. Die Geschwindigkeit, mit der sie durchschnittlich wandern, mag sich im Tag auf 10 bis 11 Km belaufen. Welschkorn scheint von ihnen besonders bevorzugt zu werden; im südwestlichen Kansas und in Nebraska wurde einmal die Maisernte von ihnen so gut wie gänzlich zerstört. Aber bei ihrer Freßgier, die geradezu unersättlich scheint, verschmähen sie weder Getreide, noch selbst Gartengemüse und Obst irgend einer Art. In der Zeit von sechs Stunden haben sie ein Weizenfeld von siebzig Acres



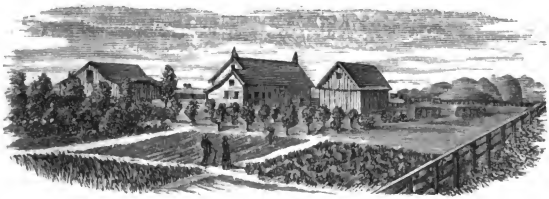
Ansiedelung Weidefeld im Marion Kreise, Kansas.

total abgefressen. Der Kartoffel, der Rübe und anderen Knollengewächsen kann dieses Insekt nicht viel schaden.

Ein sicheres Mittel, sich der Heuschrecken zu erwehren, kennt man bis jetzt nicht. Ein Schutz wurde im wiederholten dünnen Bestreuen des Bodens mit Gips gefunden, der überdies zugleich ein wertvolles Düngungsmittel bildet. Ein anderes viel empfohlenes Mittel besteht in Grünspan. Da aber die Anwendung chemischer Mittel im Großen entschieden zu kostspielig ist, so hat man andere Vernichtungsarten teils versucht, teils vorgeschlagen. Das Anzünden von Feuern, die durch Qualm und Rauch erzeugende Materialien genährt werden (wie frisches Gras, nasses Stroh, grünes Strauchwerk, halb trockenen Torf,

alte Schuhe und Lumpen, Abfälle von Hörnern, Klauen u. s. w.), hat sich begreiflicher Weise nur auf kleineren Flächen unzweifelhaft bewährt. Diese Feuer brauchen nur während der Tageszeit unterhalten zu werden; denn Nachts, wo die vollgefressenen Heuschrecken in eine Art von Lethargie verfallen, kann man sie massenhaft durch Vieh tot treten, das man über das von ihnen bedeckte Feld hinwegtreibt.

Das einzig sichere Mittel, die Eier der schädlichen Brut zu vernichten, scheint die Verbrennung derselben zu sein. Dieses einfache Verfahren hat der französische General Chanzy in



Farm von Wilhelm Ewert bei Marion Centre in Kansas.

Algier im Sommer 1874 mit großem Erfolge eingeschlagen. Auch tiefes Pflügen der Felder ist zu empfehlen; denn hierdurch kommen die Heuschreckeneier in feuchte Erde und werden nicht ausgebrütet oder sie werden durch das Gewicht der herausgeworfenen Erde erdrückt. Aber nicht immer erreicht man diesen Zweck; denn zuweilen werden Eier, wahrscheinlich durch die bei der Verwesung zahlreicher anderer Eier entwickelte Wärme, doch ausgebrütet, und die jungen Heuschrecken strömen dann wie Quellen aus der Erde hervor.

Daß die Heuschrecken ein beliebtes Nahrungsmittel der Indianer sind, ist bekannt; aber auch Amerikaner haben in jüngster Zeit Versuche über die Eßbarkeit der Grashüpfer (wie

man wohl etwas frei das englische Wort „grasshopper“ übersetzen darf) angestellt. „Das Aroma der zubereiteten Tiere,“ sagt wörtlich Professor Charles V. Riley, „ist höchst angenehm. Im eigenen Fett gebraten, haben sie einen lieblichen, nußartigen Geschmack.“

VII.

Florence bis Hutchinson.

Der nächste größere Ort von Bedeutung, dem wir nach Florence begegnen, wo die Bahn das Cottonwoodthal verläßt und dem rechten Ufer des Doyle Creek folgt, ist das noch im Marion Kreise gelegene, am Doyle Creek auf einer etwas welligen Prairie erbaute, von Bäumen umrahmte, von Kansas City 296.8 Km entfernte Peabody.

Die Baumgruppen, die wir während unserer Fahrt von Kansas City bis hieher vielfach antreffen, fangen nun an, seltener zu werden, und die noch immer mit reichen Kulturen und blühenden Feldern geschmückte Prairie wird flacher und ebener, nachdem wir den Harvey Kreis betreten haben, dessen wichtigster Ort die 323.6 Km westlich von Kansas gelegene Stadt Newton ist, ein sehr freundliches und thätiges Städtchen, das etwa 3800 Einwohner enthält und in der Umgebung von zahlreichen Mennoniten-Niederlassungen umsäumt ist. Denn 5 Km südöstlich von Newton liegt die von den Herren Sudermann und Quiring im Jahre 1877 gegründete Kolonie Goldschar. Gehen wir von Goldschar noch weiter südöstlich, dann

kommen wir zu einer der wohlhabendsten aller deutschen Ansiedelungen in Kansas, nämlich zu der von den Bahnstationen Peabody und Newton leicht zu erreichenden Kolonie der Westpreußen, die bei Holden im westlichsten Teile des Butler Kreises (dicht an der Grenze des Harvey Kreises), von Newton etwa 28 bis 30 Km entfernt angelegt ist. Die aus der Marien-



Deutsche Farm zu Goldschar bei Newton.

burger Weichsel- und Nogat-Niederung stammenden Einwanderer erregten ihres Wohlstandes wegen die Aufmerksamkeit des ganzen Landes. Die reichlichen Geldmittel, über die sie verfügten, ermöglichten es ihnen, ihre neue Heimat von Anfang an mit einem Komfort auszustatten, wie man ihn sonst im Allgemeinen bei frisch Eingewanderten nicht findet.

In Newton selbst ist der Sitz einer sehr bedeutenden, mit hunderttausend Dollars fundierten, im August 1882 in's Leben getretenen landwirtschaftlichen Gesellschaft, der „Anglo-American Live Stock and Dairy Company“, die es sich zur Aufgabe setzt, innerhalb des Staates Kansas das Rindvieh durch Ein-



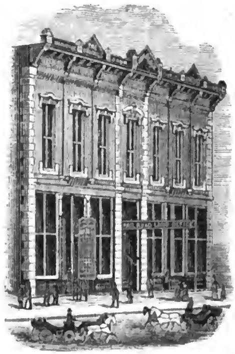
Mc Cain's Farm bei Newton im Winter.
(Die Bäume wurden im Jahre 1876 gepflanzt.)

führung neuer Rassen zu veredeln und zu züchten, landwirtschaftliche Güter zu verbessern, und überhaupt Farmprodukte aller Art herzustellen und an den Markt zu bringen.

Als eine für den Landwirt sehr segensreiche Einrichtung muß die von Herrn C. B. Schmidt, früheren europäischen

Generalagenten, jetzigen Commissioner of Immigration der Santa Fe Bahn gegründete Harvey County Bank bezeichnet werden.

Von Newton führt eine 68.6 Km lange Zweigbahn in nahezu südlicher Richtung über Sedgwick City (16.1 Km von Newton) nach dem am linken Ufer des Arkansasflusses erbauten Mulvane im Sumner Kreise. Der wichtigste Ort, den sie berührt, ist das 43.5 Km von Newton entfernte, im Sedgwick Kreise auf der linken Seite des Arkansasflusses gelegene Wichita*), die Metropole des südwestlichen Kansas.

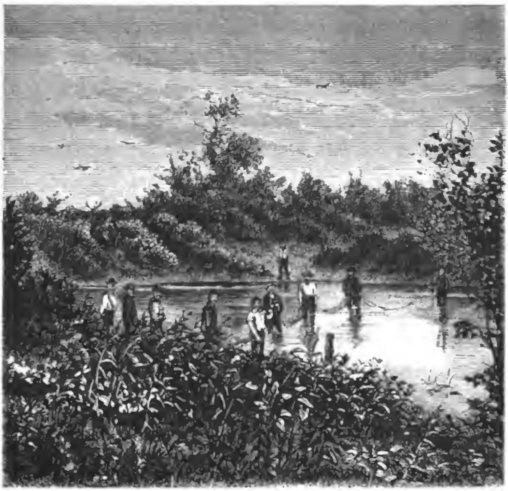


Harvey County Bank und Bahnbureau in Newton.

Von Mulvane setzt sich diese Bahn einerseits in einer Länge von 57.5 Km nach Arkansas City im Cowley Kreise an der Südgrenze von Kansas fort, von wo aus in nächster Zeit eine direkte Verbindung mit dem Bahnsystem der Süd-

*) In Wichita trifft, von St. Louis kommend und über Peirce City führend, die St. Louis & San Francisco Bahn ein, die in dem 40.2 Km von Wichita entfernten, auf den zwei folgenden Seiten geschilderten Halstead ihren Anschluß an die Santa Fe Bahn hat; siehe S. 12.

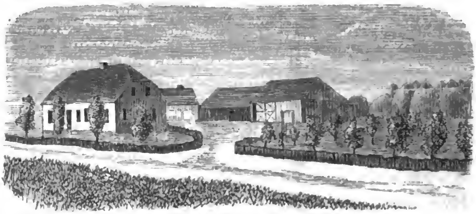
staaten hergestellt werden soll, andererseits überschreitet sie bei Mulvane den Arkansasfluß und erstreckt sich noch von diesem Orte in einer Länge von 60.8 Km, den Sumner Kreis in südwestlicher Richtung durchziehend, über Wellington nach Caldwell, das von Newton 129.4 Km entfernt liegt.



Fischzug im Little Arkansasfluß bei Halstead.

270 Km durchzieht die Bahn, ehe sie, im Allgemeinen eine südwestliche Richtung einschlagend, von Topeka aus bei Hutchinson den Arkansasfluß erreicht. Die Landschaften, die sie von Newton bis Hutchinson, gegenwärtig der größten, westlich von Emporia (siehe S. 83) in Kansas gelegenen Stadt befährt — an Stationen berührt sie hierbei Halstead am ziemlich fischreichen Little Arkansasfluß und Burrton im Harvey- und Kent im Reno Kreise, — sind nicht nur stellenweise

reich an Kohlen und Bausteinen, sondern auch sehr fruchtbar und vielfach kultiviert und besiedelt, namentlich auch von Mennoniten, die sich besonders in der Umgebung von Halstead in größerer Anzahl niedergelassen haben. In dem 339.6 Km von Kansas City entfernten Halstead erscheint ihr politisches, auch von Nichtmennoniten vielgelesenes, vorzüglich geleitetes deutsches Blatt: „Die Heimat". Überhaupt gibt es jetzt fast in jeder mittleren Stadt von Kansas die eine oder andere in englischer oder deutscher Sprache erscheinende Zeitung. Wenn sie auch vielfach nur in bescheidenem Gewande auftreten und hie und da ihre Spalten dem Lokalklatsch zur Verfügung stellen

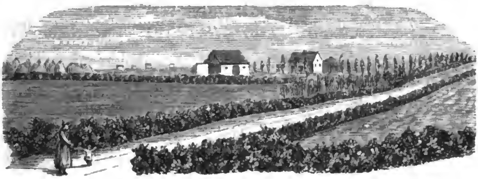


Farm von Dietrich Gäddert bei Burrton in Kansas.

oder persönliche und private Verhältnisse besprechen, die eigentlich in die Öffentlichkeit nicht gehören, so erhalten sie doch ohne Verzug alle bedeutsamen Nachrichten durch den Telegraphen und geben Kunde von den wichtigen unsere Zeit bewegenden Fragen, über die sie zugleich eine sachgemäße Belehrung erteilen. Bei der geradezu wunderbaren Organisation der Presse in den Vereinigten Staaten, von der man in Deutschland im Allgemeinen keine richtige Vorstellung hat, empfangen gegenwärtig im ganzen weiten Gebiete der amerikanischen Union die Bewohner jedes, wenn auch noch so entlegenen Dorfes, die wichtigsten politischen Nachrichten nahezu ebenso rasch, wie die

einer volkreichen Stadt. Um in dieser Hinsicht nur eines zu erwähnen, so glaube ich mit Bestimmtheit behaupten zu können, daß ich den Tod der Kaiserin Maria von Rußland (der Gemahlin des von den Nihilisten später ermordeten Kaisers Alexander II.) zu Denver, am Fuße der Felsengebirge, 3188 Km westlich von New York, früher erfuhr, als vielleicht mancher Bewohner von St. Petersburg selbst, jedenfalls aber früher, als die Bewohner kleiner Städte im Deutschen Reich.

Daß in den Vereinigten Staaten die Zeitungen ungleich mehr in alle Schichten des Volkes eindringen als in Deutschland, wodurch sie eben ein nicht zu unterschätzendes, sehr wich-

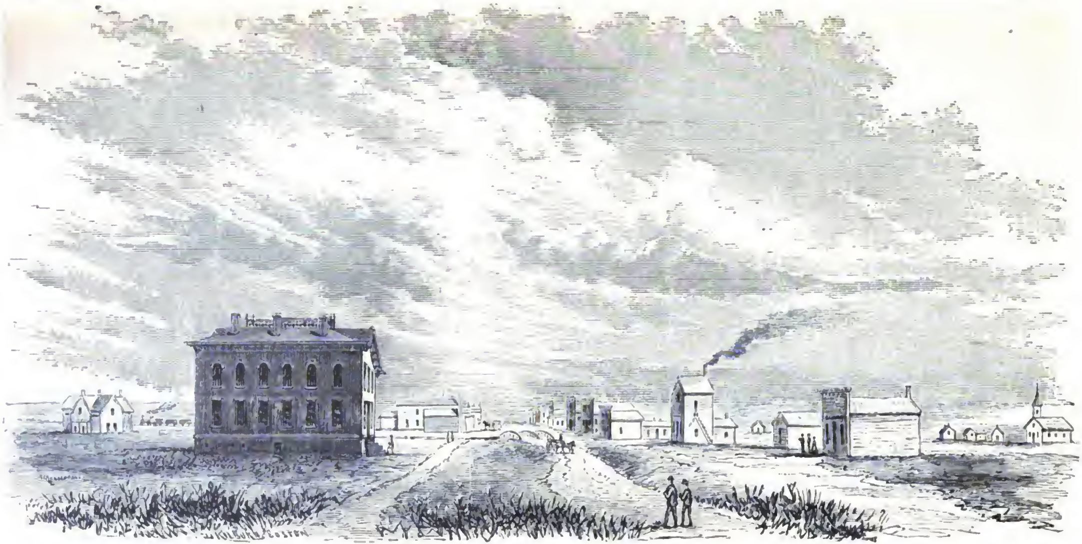


Farm von Abraham Reimer.

tiges Bildungsmittel sind, bedarf wohl gar keiner weiteren Ausführung. Nach dem „American Newspaper Directory for 1883“ (herausgegeben von Geo. P. Rowell & Co. zu New York) erschienen im genannten Jahre innerhalb des Gebietes der Vereinigten Staaten 11,196 Zeitungen und Zeitschriften. Mit Recht sagt in dieser Hinsicht Herr Otto Maaß in seiner gediegenen und äußerst empfehlenswerten, monatlich dreimal zu Wien, I., Wallfischgasse 10 erscheinenden illustrierten Zeitschrift „Amerika“ vom 1. Juni 1883: „Die amerikanische Zeitungspresse besitzt in Bezug auf Zahl, Größe und Mannigfaltigkeit ihrer Erzeugnisse keinen Rivalen auf der Erde, da auf dem weiten Erdenrunde circa 32,000 Zeitschriften existieren,

wovon also **über ein Drittel** auf die Vereinigten Staaten entfallen. Das ganze Feld menschlichen Wissens und Strebens wird durch dieselbe vertreten, und die lange Reihe der Herausgeber, Redakteure, Korrespondenten u. s. w. umfaßt den größten Teil der Intelligenz der großen transatlantischen Republik, sowie eine sehr große Zahl außerordentlich reicher und geschäftlich wie politisch einflußreicher Persönlichkeiten."

Die ganze zwischen Newton und Hutchinson in einer Ausdehnung von 53.1 Km sich erstreckende Region ist nunmehr, obschon sich auf ihr noch vor dreißig Jahren kaum einige Dutzend weiße Menschen befunden hatten, obschon sie noch vor zehn Jahren nichts anders war als eine ungeheuere wellenförmige Grasfläche, in Folge der Anlegung und Erbauung von Ortschaften und Städten, der Anpflanzung von Bäumen aller Art und der ausgedehnten Kulturen so verändert, daß auf ihr der ursprüngliche Prairiecharakter kaum mehr zu erkennen ist. Denn großartig und überaus tief eingreifend sind die Umwandlungen, die sich von den unaufhaltsam und stetig vordringenden Ansiedelungen aus wie Wellenkreise über die Prairien verbreiten. Die Landschaft wird hierdurch in kurzer Zeit weit vollständiger umgeändert, als dies in anderen mit schwer auszurodenden Wäldern bedeckten Gegenden im Laufe von Jahrzehnten möglich ist. Kaum, daß der Pflug die Scholle gelockert hat, wandern, teils mit dem Samen der Kulturpflanzen gebracht, teils selbständig, auf dunkeln, geheimnisvollen, wohl nie völlig aufzuklärenden Wegen zahlreiche neue Pflanzenarten ein, von denen allerdings gar manche nach nur kurzem Bestande wieder zu Grunde gehen, wogegen andere herrlich gedeihen, üppig wuchern und bald neue Züge in das früher so trostlos-einförmige Bild der Prairie bringen. Denn die Vegetation dringt mit dem Menschen



Hutchinson im Jahre 1873.

Schulhaus, das schönste Gebäude der jungen Stadt.

in die Wildnis ein, auch ohne daß er sie direkt verbreitet und verpflanzt.

An Tieren, die im Gefolge des Ansiedlers in die Prairien einziehen, wie an Pferden, Eseln und Maultieren, Rindern und Schweinen, Hunden und Katzen, Geflügel aller Art, leider aber auch an Mäusen, Ratten, Flöhen und anderem Ungeziefer fehlt es natürlich ebenfalls nicht. Die ursprünglich-heimische Fauna und Flora zeigt bei diesem Umwandlungsprozesse nur eine äußerst schwache Widerstandsfähigkeit, was sich leicht teils aus der geringen Zahl der Arten, teils aus ihrer eigentümlichen Beschaffenheit erklären läßt. Die Flora, aus Gräsern, verschiedenen Sonnenblumen und Turbanpflanzen bestehend ist vorwiegend großblumig, hochstengelig und großblätterig und muß daher im Kampfe mit der Bodenkultur weit eher untergehen, sie kann nicht denselben Widerstand leisten, wie unsere wuchernden Heidekräuter (die Ericas), die auf den Prairien des amerikanischen Westens fast gar nicht vertreten sind.

Wenn auch der thätige Mensch in mehr als einer Beziehung diese weiten Ebenen im Laufe der Zeit umgestalten wird, wenn da, wo jetzt nur spärliches Büffelgras vorhanden ist, dereinst hohe Bäume ihre Schatten versenden oder wohlbestellte Farmen sich befinden werden, auf denen teils reiche Kornfelder wogen, teils ausgedehnte Flächen mit Gemüsen verschiedenster Art bedeckt sind, so wird es ihm aller Wahrscheinlichkeit nach doch niemals gelingen, die auf weite Strecken oft überaus gleichförmige Konfiguration der Prairien wesentlich zu ändern und durch künstliche Erhöhungen einen für jede Landschaft nötigen Hintergrund zu schaffen, um hierdurch jene angenehme und willkommene Abwechslung hervorzurufen, die zur Verwirklichung eines wahrschaft schönen Landschaftsbildes

unentbehrlich ist; selbst bescheidenen hierauf bezüglichen Ansprüchen wird nur in geringem Maße genügt werden können.

* * *

Das große, 7 bis 27 Km breite Arkansasthal, das wir bei Hutchinson erreichen und von da bis La Junta längs der erheblichen Strecke von 542.2 Km in fast genau ost-westlicher Richtung befahren, bietet an Naturschönheiten und überhaupt in landschaftlicher Beziehung so gut wie nichts. Der Arkansasfluß hat meistens ganz flache, selten nur bewaldete Ufer; die von ihm durchzogene, nahezu baumlose*) Ebene, ist fast niemals wellig oder hügelig, sondern — für das Auge wenigstens, das über die vielen in der Prairie vorhandenen Vertiefungen leicht hinwegsieht — auf weite Flächen durchaus eben; sie steigt langsam, aber stetig von Osten nach Westen an. Überhaupt ist darauf die Aufmerksamkeit zu lenken, daß durchwegs die weiten Kansas Prairien, die teils wellig (rolling) und etwas hügelig, teils auf ausgedehnte Strecken scheinbar so flach wie eine Tischplatte sind, langsam zwar, aber stetig (durchschnittlich etwa 7½ Fuß auf eine Meile) von Osten nach Westen ansteigen. So liegen über dem Meeresspiegel die bereits geschilderten, von Osten nach Westen sich folgenden Orte:

Ort	Fuß	Ort	Fuß
Kansas City . .	765	Florence . . .	1277
Lawrence . . .	840	Newton . . .	1433
Topeka	904	Hutchinson . .	1482
Emporia . . .	1161		

*) Über die Ursachen der Baumlosigkeit auf den Prairien siehe Kapitel XI.

und die noch zu besprechenden, im Staate Kansas an der Santa Fe Bahn gleichfalls von Osten nach Westen sich folgenden Orte:

Ort	Fuß	Ort	Fuß
Larned . . .	2018	Lakin	3020
Dodge City . .	2499	Coolidge . . .	3418
Cimarron . . .	2655	La Junta . .	4117

Es beträgt überhaupt die mittlere Erhebung vom

Östlichen Kansas . . .	etwa 1000	Fuß
Centralen Kansas . . .	„ 1600	„
Westlichen Kansas . . .	„ 2500	„

und von ganz Kansas (nach Henry Gannett's Berechnungen) 2375 Fuß.

Das fruchtbare, übrigens noch immer spärlich bevölkerte Arkansasthal, sowie die ihn begrenzende weite Prairie, in der bis jetzt nur vereinzelt, meist in unmittelbarer Nähe der Bahn, kleine Dörfer und Ansiedelungen vorhanden sind, wird später zweifelsohne eine der größten und reichsten Kornkammern ganz Nordamerika's werden. Wie sehr sich die Landwirtschaft in Kansas gehoben hat, wie sehr dieses Gebiet berechtigt ist, sich einen „Ackerbaustaat" zu heißen, ergibt sich aus den nachstehenden Daten, die dem im Mai 1883 erschienenen Berichte des Sekretärs der Ackerbaubehörde von Kansas entnommen sind.

Im Jahre 1872 waren im Staate Kansas 2,476,862 Acres Land unter Kultur, im Jahre 1882 hingegen 11,043,379. Dies ist eine Zunahme von 8,566,517 in zehn Jahren, — eine Fläche, die dem Gesamtgebiet der Staaten Massachusetts, Connecticut und Rhode Island gleichkömmt.

Die wichtigsten Ackerbauerzeugnisse des Staates sind Welschkorn und Weizen. Die Welschkornernte des Jahres 1882 betrug (so weit die Berichte eingegangen sind) 157,005,722 Bushels,

die auf 4,441,836 Acres gezogen waren und einen Wert von 51,838,366 Dollars repräsentierten. Aus neun Kreisen fehlten jedoch die Berichte.

Das meiste Welschkorn hatte der Sumner Kreis gezogen; die Ernte war über 1,588,000 Dollars wert.

Im Jahre 1882 lieferten 1,465,745 Acres 33,943,389 Bushels Weizen (Winterfrucht), im Werte von 22,977,996 Dollars. An Sommerweizen wurden auf 137,522 Acres 1,791,448 Bushels im Werte von 1,025,824 Dollars gezogen.

Es betrug ferner im genannten Jahre die Ernte von

Roggen . .	4,456,400	Bushels,	gewachsen	auf	204,662	Acres
Gerste . .	244,888	„	„	„	8746	„
Hafer . . .	21,946,284	„	„	„	529,234	„
Kartoffeln .	4,777,440	„	„	„	59,693	„
Flachssamen .	1,657,462	„	„	„	152,744	„

Noch gar manche andere in gemäßigten Breiten wachsenden Farmprodukte sind vertreten, sogar Baumwolle, wovon (hauptsächlich in den südöstlichen Kreisen) auf 1717 Acres 317,645 Pfund im Werte von 31,764 Dollars gezogen wurden.

Auch die Ernte an Obst, namentlich an Birnen und Pfirsichen, war sehr bedeutend; die Rebe lieferte ebenfalls recht zufriedenstellende Erträge.

Noch andere, auf den Staat Kansas bezügliche, vielleicht nicht ganz uninteressante landwirtschaftlich-statistische Daten sind folgende. Es gab daselbst im Jahre 1882

433,381	Milchkühe.
971,116	sonstiges Hornvieh.
398,678	Pferde.
56,654	Maultiere und Esel.
1,228,638	Schweine.
987,077	Schafe.

Der Milchwirtschaft und dem Molkereiwesen im Allgemeinen wird in Kansas noch nicht die Aufmerksamkeit gewidmet, die es in jeder Hinsicht verdient; namentlich in den östlichen Teilen des Staates ist dieser lohnende Zweig der Landwirtschaft noch eines bedeutenden Aufschwunges fähig. Die Produktion von Butter und Käse hat allerdings von Jahr zu Jahr zugenommen, könnte aber noch erheblich gesteigert werden.

Die Waldkultur hat in Kansas bereits schöne Erfolge erzielt. Es waren 1882 bepflanzt mit:

Baumgattung	Zahl der Acres
Walnußbäumen	9512
Ahorn	13,545
Akazien	1916
Cottonwood	47,363
Anderen Bäumen	69,659

* * *

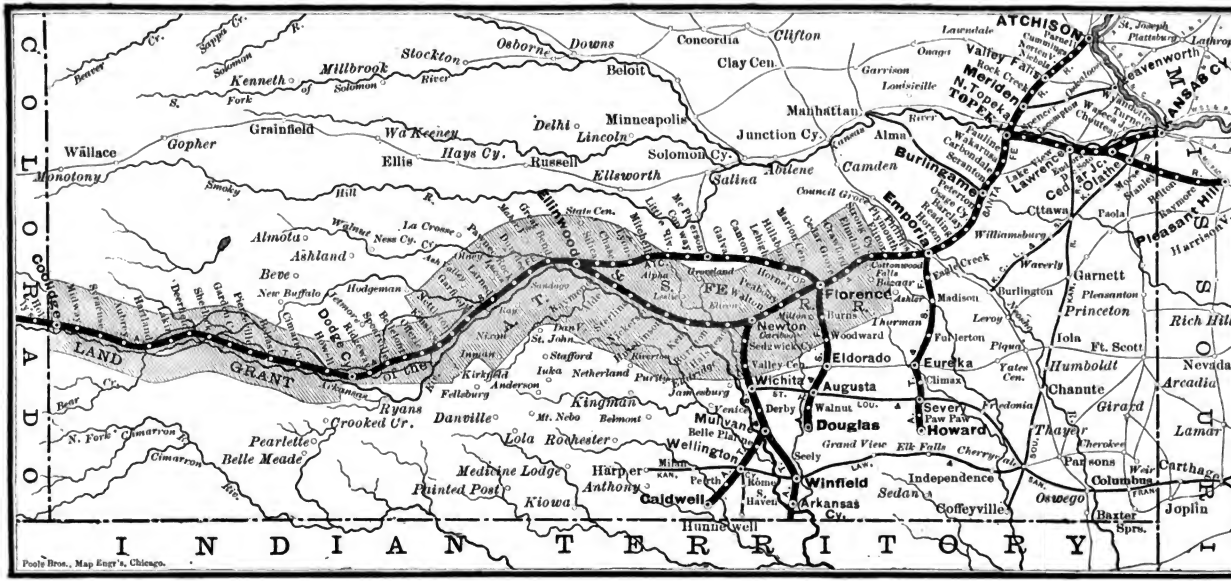
Wie viele, viele Jahrzehnte werden noch verstreichen, ehe das ausgedehnte Arkansasthal auch nur annähernd so dicht bevölkert sein wird, wie gegenwärtig die menschenleersten Teile Deutschland's! So groß auch, namentlich in neuerer Zeit die Einwanderung nach Amerika ist, so verschwindet sie eben doch in dem ungeheueren oceangleichen Lande, worin sie sich verteilt, zunächst vollständig. Es ist eben gerade so, als ob man von einer bedeutenden Zunahme einer etwa 20,000 Einwohner zählenden Stadt sprechen wollte, weil sich seit gestern in ihr ein betagter griesgrämiger Junggeselle oder eine alte sauertöpfische Jungfer dauernd niedergelassen haben.

So viel steht übrigens außer aller Frage, daß Jedem, der die feste Absicht hat, als Landwirt mit den Seinigen auszuwandern — er wolle sich übrigens diesen wichtigen Schritt

vorher doch ja reiflich überlegen, — aufrichtig angeraten werden kann, sich nach dem amerikanischen Westen zu begeben, wo er von der Santa Fe Bahn (und auch anderen Bahngesellschaften) ganz seinen Wünschen und Neigungen gemäß eine schöne Fläche guten und fruchtbaren Landes um billigen Preis erwerben kann. Denn wie gar manchen anderen amerikanischen Bahngesellschaften, so wurden auch der Santa Fe Bahn, wie bereits S. 34 erwähnt, von Seiten des Kongresses Ländereien geschenkt, wovon drei Millionen Acres in abwechselnden Sektionen in Kansas liegen, und zwar auf der Fläche, die sich von der Station Cottonwood, die übrigens jetzt Strong City heißt, bis zur westlichen Grenze des Staates erstrecken.

Erläuternd sei hier bemerkt, daß eine Sektion Land eine englische Quadratmeile = 2.5898945 Quadratkilometer ist und 640 Acres enthält. Ein Township Landes ist 36 englische Quadratmeilen, folglich 36 Sektionen. Sämtliche Sektionen eines jeden Townships sind von 1 bis 36 nummeriert; die mit geraden Zahlen (2, 4, 6 u. s. w.) bezeichneten Sektionen innerhalb der Landschenkung sind von Seiten der amerikanischen Regierung für Besiedelung unter dem Heimstätte- und Vorkaufsrecht zurückbehalten worden und nunmehr bereits fast alle von thätigen Ansiedlern bis nach Speareville (siehe S. 118) in Beschlag genommen. Die Sektionen, die ungerade Zahlen führen, gehören durch Schenkung der Bahn.

Die der Bahn zugefallenen Ländereien, deren Breite zwischen Cottonwood und Kinsley 40 Meilen beträgt (20 auf jeder Seite der Bahn) und von Kinsley bis zur Staatsgrenze je 10 Meilen, liegen in den Kreisen Chase, Morris, Marion, Butler, Mc Pherson, Harvey, Sedgwick, Reno, Rice, Barton, Stafford, Rush, Pawnee, Edwards, Hodgeman, Ford, Buffalo, Foote, Sequoyah, Kearney und Hamilton.



Karte des Staates Kansas und der Santa Fe Bahn daselbst.

(Die schraffierten Linien zeigen die der Santa Fe Bahn gehörigen Ländereien.)

Insgesamt hat die Santa Fe Bahn bis jetzt bereits mehr als ein Drittel der ihr gehörigen Ländereien verkauft und zwar nicht blos an Ansiedler und Kolonien, sondern auch an größere Kapitalisten. Zu Anfang des Jahres 1883 hat die Western Land & Cattle Company in London von ihr 72 englische Quadratmeilen Land im Chase Kreise erworben, auf welchem Rindvieh, das weiter im Westen aufgezogen wird, fett gemacht werden soll. Die Kaufsumme für das Land betrug 32,000 Pfd. Sterling, d. h. etwas mehr als 640,000 Mark. Die genannte Company besteht zum größten Teile aus Mitgliedern der englischen Aristokratie, unter ihnen Lord George Campbell, Bruder des Marquis von Lorne, Schwiegersohns der Königin Victoria von England. Überhaupt sind, was in Deutschland nicht allgemein bekannt sein dürfte, gar manche Lords oder englische Kapitalisten gegenwärtig Besitzer größerer, im amerikanischen Westen gelegener Ländereien.

Wer in stark besiedelten Gegenden sich ankaufen will oder dicht in der Nähe einer größeren Stadt, hat natürlich höhere Preise zu zahlen, als jener, der auf diese Annehmlichkeiten verzichtet. Noch gibt es genug nur schwach bevölkerte Regionen, wo er hinreichende Mengen guten, ja sogar vorzüglichen, überdies ganz passend gelegenen Landes erwerben kann, auf dem die verschiedensten Getreidegattungen und Feldfrüchte, die rein tropischen ausgenommen, erfolgreich gedeihen.

Einwanderern oder Ansiedlern, die nur über kleine Kapitalien verfügen, erleichtert die Santa Fe Bahn den Ankauf der ihr gehörigen Ländereien in jeglicher Weise, wie dies aus den hier folgenden Mitteilungen zu ersehen ist. Der Kaufpreis kann innerhalb elf, sechs oder zwei Jahren oder sofort bar entrichtet werden. Die Bedingungen stellen sich für 160 Acres à 5 Dollars wie folgt.

Zahlung innerhalb elf Jahren.

Tag der Zahlung	Kapital Dollars	7 % Zinsen Dollars	Cents	Insgesamt Dollars	Cents
1. April 1884 (Tag des Ankaufs)	80	50	40	130	40
1. April 1885 „ „ „	—	50	40	50	40
1. April 1886 „ „ „	—	50	40	50	40
1. April 1887 „ „ „	80	44	80	124	80
1. April 1888 „ „ „	80	39	20	119	20
1. April 1889 „ „ „	80	33	60	113	60
1. April 1890 „ „ „	80	28	—	108	—
1. April 1891 „ „ „	80	22	40	102	40
1. April 1892 „ „ „	80	16	80	96	80
1. April 1893 „ „ „	80	11	20	91	20
1. April 1894 „ „ „	80	5	60	85	60
1. April 1895 „ „ „	80	—		80	—
Gesamtsumme nach Ablauf von elf Jahren	800	352	80	1152	80

Zahlung innerhalb sechs Jahren.

Vom Kaufpreis, der für 160 Acker à 5 Dollars 800 Dollars beträgt, werden 20 % abgezogen und die Zahlungen geleistet wie folgt.

Tag der Zahlung	Kapital Dollars	Cents	7 % Zinsen Dollars	Cents	Insgesamt Dollars	Cents
1. April 1884 (Tag des Ankaufs)	106	67	37	33	144	—
1. April 1885 „ „ „	—		37	33	37	33
1. April 1886 „ „ „	106	67	29	86	136	53
1. April 1887 „ „ „	106	67	22	39	129	6
1. April 1888 „ „ „	106	67	14	93	121	60
1. April 1889 „ „ „	106	66	7	46	114	12
1. April 1890 „ „ „	106	66	—		106	66
Gesamtsumme nach Ablauf von sechs Jahren	640	—	149	30	789	30

Zahlung innerhalb zwei Jahren.

Vom Kaufpreis (800 Dollars für 160 Acker à 5 Dollars) werden 30 % abgezogen und die Zahlungen geleistet wie folgt.

Tag der Zahlung	Kapital		7 % Zinsen		Insgesamt	
	Dollars	Cents	Dollars	Cents	Dollars	Cents
1. April 1884 (Tag des Ankaufs)	186	67	37	33	224	—
1. April 1885 „ „ „	186	67	18	67	205	34
1. April 1886 „ „ „	186	66	—		186	66
Gesamtsumme nach Ablauf von zwei Jahren	560	—	56	—	616	—

Bei Barzahlung werden 33⅓ Procent vom Kaufpreis abgezogen und 160 Acres kosten demnach statt 800 Dollars nur 533 Dollars 33 Cents.

Die Santa Fe Bahn gibt überdies an Personen, die gewillt sind, Land zu kaufen, sogenannte „Land exploring tickets" zu ungemein billigen Preisen ab. So kostet ein solches Billet von Kansas City oder Atchison nach Dodge City und zurück (insgesamt eine Entfernung von 1186.4, beziehungsweise 1134.6 Km.) nur zehn Dollars, die überdies später bei Ankauf von Land wieder zurückerstattet werden.

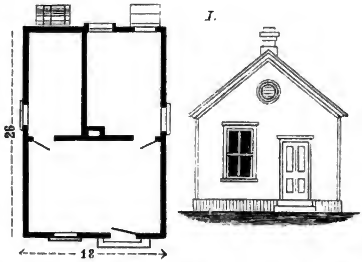
Der neue Angekommene, der Land erwerben will, übereile sich jedoch nicht; er ziehe zunächst — was er am Geeignetsten in den S. 70 und S. 91 geschilderten Städten Topeka und Newton thun kann — Erkundigungen ein über die bestehenden Verhältnisse, über die Vorteile und Nachteile der verschiedenen Lokalitäten. Wenn er sich in Topeka an den S. 71 genannten Landkommissär der Santa Fe Bahn wendet, so wird dieser ihm einen Beamten des Land-Departements zur Verfügung stellen, der ihm auf Wunsch die Ländereien längs der Bahn zeigt. Denn es liegt im eigensten Interesse der Bahngesellschaft,

da sie ja noch große Flächen zu vergeben hat, daß jeder Ansiedler befriedigt werde und guten Erfolg habe. Er kann daher dem Bahnbeamten volles Vertrauen schenken; die Dienste fremder Landagenten, die ihm diese vielleicht anbieten werden, thut er am Besten höflich ablehnen. Der wirkliche Vertreter der Eisenbahn wird ihm auch Gelegenheit zur Besichtigung älterer Ansiedelungen geben, deren Besitzer, größtenteils deutsche Landsleute, ihn mit Freuden aufnehmen und mit ihrem Rat zur Seite stehen werden.

Die weiten Räume des Arkansasthales, wie überhaupt der westlichen Prairien, bieten vielen Tausenden einen lohnenden Erwerbszweig, geben vielen Tausenden die willkommene Gelegenheit zur Gründung eines eigenen Herdes, zur Erlangung einer freien, unabhängigen Stellung, zur Erreichung eines verhältnismäßig sorgenfreien Lebens (das allerdings im Anfang, namentlich für Unbemittelte, rauh und hart ist), zur Entfaltung einer ersprießlichen, in jeder Beziehung lohnenden Thätigkeit, die mit geringen Mitteln begonnen werden kann. Eine den Bedürfnissen des Farmers angemessene, oder richtiger gesagt, genügende Wohnung ist bald errichtet, die je nach seinen Mitteln aus einem ein- oder zweistöckigen Häuschen besteht, wie die hier beigedruckten Illustrationen zeigen, oder das auf S. 113 enthaltene Bild erkennen läßt. Die Ärmeren erbauen sich gar häufig ein weit billigeres, innerhalb weniger Tage herzustellendes, sogenanntes „Sodhaus“, dessen Material vorzugsweise aus aufgepflügten Rasen besteht, die gleichwie das Dach, an ein Gerippe von Stangen oder Brettern aufgeschichtet werden. Im Winter ist eine solche, allerdings immerhin nur provisorische Behausung warm und im Sommer kühl. Auch die Ställe für die Haustiere werden häufig aus Rasen (englisch sod) hergestellt.

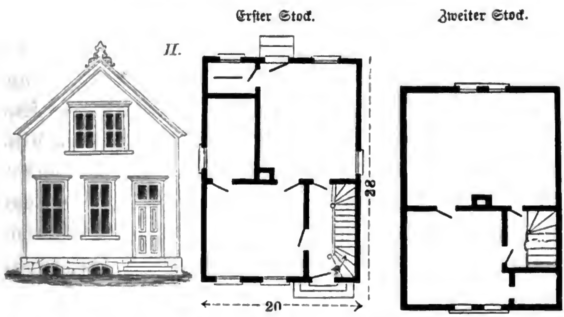
Wo erst ein Weißer sich eingesiedelt hat, da folgen auch

bald andere nach; wo erst *eine* Farm steht, da werden in der Nähe auch bald andere in Angriff genommen. Immer mehr schwindet das den Starken minder, den Schwachen mehr be-



Die Herstellung dieses einstöckigen Häuschens kostet etwa, einschließlich eines Kellers, 370 bis 400 Dollars.

Man kann übrigens aus billigeren Materialien, zu geringeren Preisen, eine größere Wohnung herstellen, wie die S. 113 abgebildete.



Die Herstellung dieses zweistöckigen Hauses kostet etwa, einschließlich eines Kellers, 720 bis 760 Dollars.

ängstigende Gefühl, daß ein auf den Prairien des amerikanischen Westens angesiedelter Mann von der civilisierten Welt ausgeschlossen sei. Schon jetzt durchziehen die, überdies in fort-

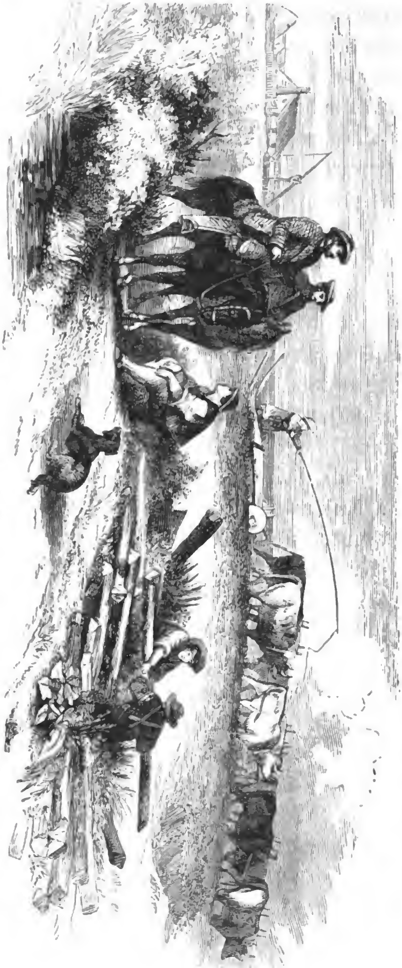
während der Ausdehnung begriffenen Eisenbahnen nach den verschiedensten Richtungen die Prairien und vermitteln in zufriedenstellendster Weise den Austausch der von den Prairien gelieferten Naturprodukte mit den ihnen nötigen, im Osten hergestellten Arbeiten der Industrie und Manufaktur.

Je mehr auf den westlichen Prairien die Zahl der Menschen zunimmt, um so mehr wächst der gesicherte Besitz von Leben, Hab und Gut jedes Einzelnen. Der Wohlstand mehrt sich; in der Nähe der Farmen entstehen bald nette und behäbige Dörfer und diese wachsen im Laufe der Zeit zu volkreichen, die Kultur fördernden Städten heran, in denen außer Geschäftsleuten und Gewerbtreibenden auch Mechaniker, Ärzte, Advokaten und die verschiedenartigsten, höhere Ansprüche an das Leben machenden Stände ihren Wohnsitz aufschlagen. Mit Whittier kann ich sagen:

I hear the tread of pioneers
Of nations yet to be —
The first low wash of waves, where soon
Shall roll a human sea.

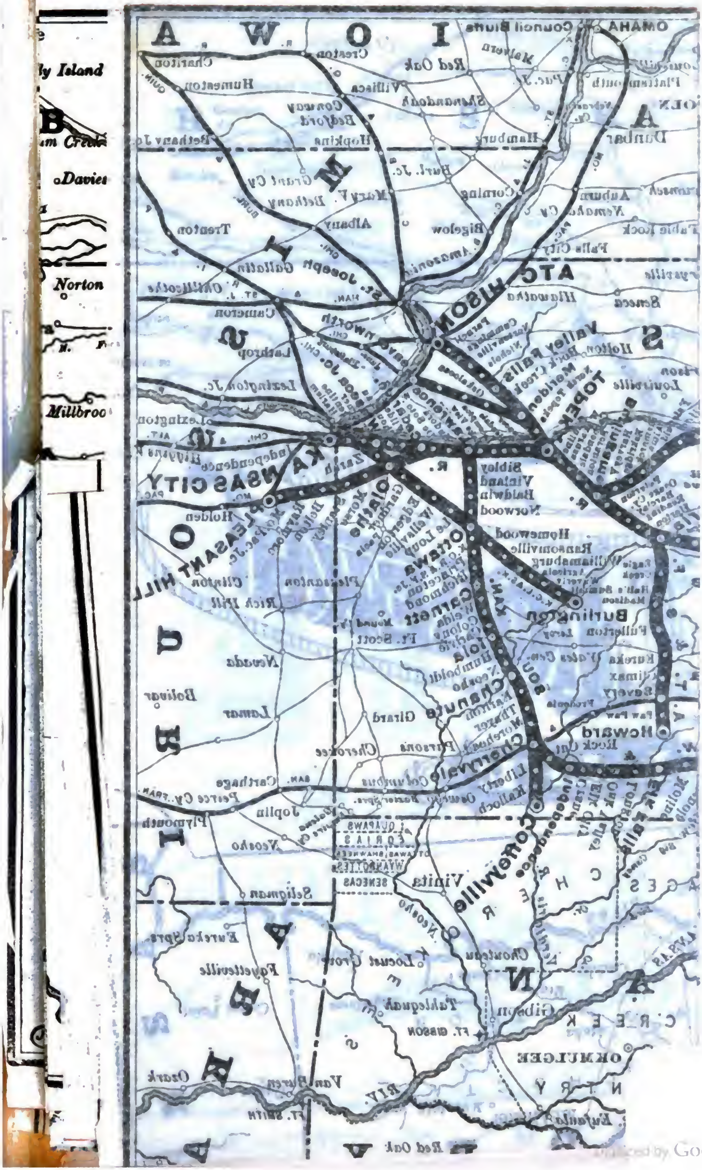
Ein aus der alten Welt unmittelbar nach dem fernen Westen Versetzter wird dort freilich ganz andere Verhältnisse vorfinden, wie in seiner früheren Heimat; aber er wird sich leichter in dieselben hineinfinden können, da sich seinem guten Willen nicht störend eine Unmasse von europäischen Vorurteilen entgegenstellt. Da Platz in Hülle und Fülle vorhanden ist, da es, wie man in Amerika treffend sagt „Ellenbogenraum“ gibt, so beengt er weder einen Anderen, noch fühlt er sich selbst beengt. Diese weiten Räume stehen Jedem offen; Tausenden und abermals Tausenden sind sie im Stande, eine Heimat zu gewähren, da der jungfräuliche Boden, wenige Bezirke ausgenommen, Unterhalt für Jeden bietet, der die Mühe nicht

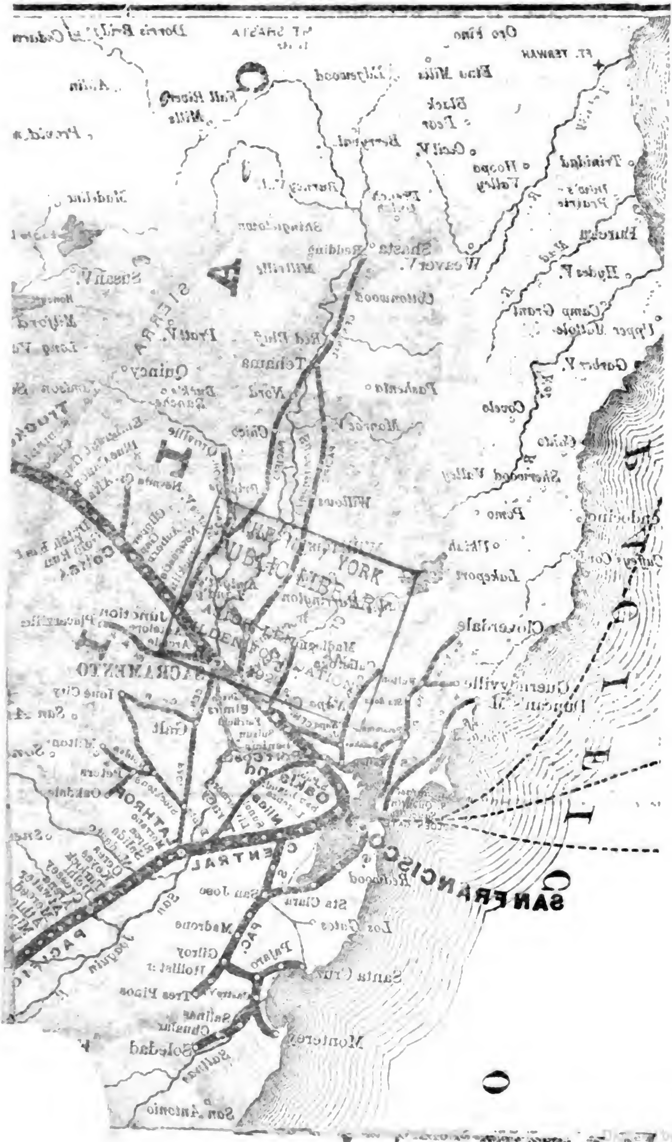
scheut, ihn richtig zu bearbeiten, und je nach vorhandenen Verhältnissen für Ackerbau oder Viehzucht zu verwenden. Mit Recht sagt in dieser Beziehung Carl Hillebrand-Menin im „Sonntagsblatt der New Yorker Staatszeitung vom 18. Januar 1874“: „Viele, die aus dem Osten hieher geeilt kommen, werden vor der daliegenden Prairie traurig dastehen und mit Schwermut an die zurückgelassene Heimat denken. Die Prairie gleicht einem leeren Buche, in das der Mensch erst seine Gedanken einzuschreiben hat, um sich und künftigen Geschlechtern angenehme Stunden zu bereiten.“ Obschon das Urbarmachen des Prairiebodens außerordentlich leicht und einfach ist, weil aus demselben weder Steine noch Baumwurzeln durch mühevolle und zeitraubende Hantierungen entfernt werden müssen, obschon die für die Prairien des amerikanischen Westens so charakteristische Baumlosigkeit, deren Ursachen im XI. Kapitel niedergelegt sind, so störend und nachteilig sie auch in mancher Hinsicht ist, für den Farmer doch den unbestreitbaren Vorteil hat, daß ihm die vielen und bedeutenden Schwierigkeiten entfallen, die mit dem Lichten und Hinwegräumen des anderswo den Boden bedeckenden Gehölzes verbunden ist, so ist eben hier doch nur — was ja der Neu-Eingewanderte beherzigen wolle — durch Arbeit viel zu erlangen, und wer sich ihr weiht, dem wird sie gewiß gesegnet werden und der wird für sich und seine Kinder eine schöne Heimat erwerben. Auch wolle der neue Ankömmling berücksichtigen, daß falls ihm auch mehrere hundert Dollars zur Verfügung stehen — Tausende, später durch ihren Fleiß und die Früchte ihrer Arbeit wohlhabend gewordene Farmer haben mit kaum dreihundert Dollars in der Tasche die Landwirtschaft angefangen, — doch aller Wahrscheinlichkeit nach der Anfang schwer und hart ist. Namentlich in der ersten Zeit hat sich der Landmann mancher ihm bisher ungewohnten Arbeiten



Urbarmachung des Prairiebodens.

zu unterziehen; er muß es verstehen, nach Umständen seine einfache Mahlzeit selbst zu bereiten, seine Kleider zu flicken, sein Weißzeug zu waschen, sein Vieh zu behandeln und in gutem Zustande zu erhalten, und seine landwirtschaftlichen Geräte, wenn sie Schaden gelitten haben, wieder auszubessern. Überdies hat Jeder Lehrgeld zu bezahlen, ehe er die richtigste Behandlung des Bodens gelernt hat, ehe er weiß, ihn mit den entsprechenden


IOWA
OMAHA
Council Bluffs
Red Oak
Creston
Chariton
Humeston
Shenandoah
Hamburg
Dunbar
Auburn
Trenton
Gallatin
Chillicothe
Cameron
Lathrop
Lexington
Independence
KANSAS CITY
Holden
Clinton
Nevada
Bolivar
Lamar
Carthage
Joplin
Neosho
Girard
Cherokee
Parsons
Chanute
Iola
Humboldt
Garnett
Ottawa
Burlington
Howard
Coffeyville
Vinita
Tahlequah
Fayetteville
Eureka Sprs.
Van Buren
Ozark
OKMULGEE
Eufaula
Norton
Millbrook



Oro Fino
FT. TERWAH
Etna Mills
Black Bear
Trinidad
Hoopa Valley
Eureka
Hydes V.
Camp Grant
Upper Mattole
Garber V.
Covelo
Cahto
Sherwood Valley
Pomo
Ukiah
Lakeport
Cloverdale
Guerneville
Shasta
Redding
Weaver V.
Millville
Cottonwood
Red Bluff
Tehama
Paskenta
Chico
Willows
Quincy
Oroville
Susanville
SIERRA
Truckee
Colfax
Junction
Placerville
SACRAMENTO
Ione City
Galt
Elmira
Port Costa
Oakland
Oakdale
CENTRAL
PACIFIC
San Jose
Sta Clara
Los Gatos
Madrone
Gilroy
Hollister
Tres Pinos
Pajaro
Santa Cruz
Salinas
Chualar
Soledad
Monterey
San Antonio
Redwood
SAN FRANCISCO

Früchten zu bestellen und seinen Ertrag vorteilhaft zu verwenden. Er hüte sich ferner vor dem vielfach begangenen Fehler, gleich von Anfang an eine zu ausgedehnte Strecke Landes in Angriff zu nehmen.

Von Indianern, die sich früher der Entwickelung dieser Gegenden zu wiederholten Malen überaus störend in den Weg



Amerikanische Farmerwohnung.

stellten, ist gegenwärtig nicht das Mindeste mehr zu fürchten; denn nunmehr sind die Indianer aus dem ganzen Staate Kansas so gut wie verschwunden. Man hat sie übrigens nicht etwa vernichtet, wie Manche irrig glauben könnten, sondern bewogen, sich in anderen Gebieten niederzulassen, in denen bis jetzt noch wenige Weiße anzutreffen sind. Nur nach den südlichen Teilen von Kansas, wie namentlich nach dem S. 94 er=

wähnten Wichita, kommen zuweilen von dem nahegelegenen Indianerterritorium her einige Rothäute, die aber durchaus friedfertiger Natur sind. Noch im Jahre 1870 sah es freilich in Betreff der Indianer in Kansas wesentlich anders aus als heute. So war noch in diesem Jahre die von Kansas City nach Denver, der im X. Kapitel geschilderten Hauptstadt Colorado's führende, jetzt einen Teil der Union Pacific bildende Kansas-Pacificbahn genötigt, um sich vor den Überfällen der Indianer zu schützen, die ihre Jagdgründe von keiner Eisenbahn durchschneiden lassen wollten, mit schweren Kosten Waffen und Verteidigungsmittel aller Art anzuschaffen und ihr gesamtes Arbeiterpersonal halb militärisch zu organisieren. Zwar entsandte die Regierung Truppen zum Schutz der bedrohten Bahn; aber sie reichten zur vollständigen Verhinderung von Überfällen und Angriffen nicht aus. Es gab kleinere und größere Gefechte mit den Rothäuten, und an einem einzigen Tage verloren dreizehn Bedienstete das Leben. Heutzutage kommen ähnliche Zustände nirgendwo in Kansas mehr vor.

Im Vergleiche zu anderen Gebieten in fernen Ländern, z. B. Central- und Südamerika, gewähren die Prairien des amerikanischen Westens unbestreitbare, sofort in die Augen fallende Vorteile. Für den Unterricht der Jugend ist weit besser gesorgt, als man im Allgemeinen weiß. Sind doch gegenwärtig im Staate Kansas allein über 5500 Schulhäuser — ihr Wert mit den ihnen gehörigen Grundstücken wird zu fünf Millionen Dollars geschätzt, — an denen 8150 Lehrer (3342 männlichen und 4808 weiblichen Geschlechts) unterrichten. Als schulpflichtig eingetragen sind 338,000 Kinder; da aber der Besuch der Schulen nicht obligatorisch ist, beträgt die Zahl der wirklichen Schulkinder nur etwa 162,000. Zum Unterhalt der Schulen, die von der Bundesregierung in der Form von

Landschenkungen bedacht werden, haben sämtliche Steuerzahler beizutragen, die unverheirateten sowohl, als auch die kinderlosen.

Freilich befassen sich nicht nur in Kansas, sondern überhaupt häufig in Amerika gar manche Personen mit dem Lehrfach, obschon sie keine hiefür nötige Vorbildung auf Seminarien oder anderen dazu geeigneten Anstalten genossen haben. Bezeichnend für Kansas ist — wir finden übrigens diese erfreuliche Erscheinung auch in anderen westlichen Staaten, — daß vielfach die Schulen die schönsten und hervorragendsten Gebäude in einer jungen Stadt sind (siehe Vollbild S. 98); auf großen freien Plätzen erbaut, im Inneren mit den vorzüglichsten Einrichtungen versehen, sichern sie die zum Wohlbefinden und Gedeihen der lernenden Jugend so nötigen Bedürfnisse von Licht, Luft und Raum und geben den Schulkindern Gelegenheit zu freier Bewegung.

Höhere Lehranstalten in Kansas sind: die S. 70 abgebildete Staatsuniversität zu Lawrence, die SS. 73—74 geschilderten Washburn- und Bethany Colleges zu Topeka, das Lehrerseminar zu Emporia und die Ackerbauschule (State agricultural college) zu Manhattan im Riley (sprich Raile) Kreise. Dieses sehr gut ausgestattete, von Kansas City 191.5 Km westlich gelegene, mittelst der Kansas Pacificbahn zu erreichende College war im Sommer 1880 von etwas mehr als 200 Schülern besucht, denen zwölf Professoren Unterricht erteilten. Es ist hier ein prachtvoller, hauptsächlich Äpfelbäume enthaltender, vorzüglich gepflegter Obstgarten vorhanden, wie er in gleicher Schönheit kaum irgendwo anders im Staate Kansas zu finden sein dürfte.

* * *

In den Vereinigten Staaten von Amerika erfreut sich Jeder der ungestörten und unbeschränkten Ausübung seines Glaubens, was jedoch in anderen Ländern, z. B. in Brasilien, wo der Schließung gemischter Ehen große Schwierigkeiten entgegenstehen, keineswegs immer der Fall ist. Den Eltern ist es völlig anheimgegeben, da die öffentlichen Schulen durchaus konfessionslos sind, ob sie ihre Kinder von irgend Jemand in irgend einer Religion unterrichten lassen wollen oder nicht. Denn Niemand wird wegen seiner religiösen Ansichten und Anschauungen im Geringsten ausgefragt. Es gilt nämlich überall in Nordamerika die Religion lediglich als eine Privatangelegenheit, um die sich ebenso wenig ein anderer Mensch zu bekümmern hat, wie um Herzenssachen. Das Axiom Friedrich des Großen: „In meinem Lande kann Jeder nach seiner Façon selig werden" fand von jeher dort die ausgedehnteste Anwendung im praktischen Leben. Weit häufiger als anderswo tritt in Nordamerika der Fall ein, daß die Mitglieder einer Familie verschiedenen Sekten angehören, ohne daß durch dieses Verhältnis eine gegenseitige Entfremdung stattfindet. So lange Jemand sich im Handel und Wandel als ordentlicher Mensch, als nützliches Mitglied der Gesellschaft erweist, kann er sicher sein, die allgemeine Achtung zu genießen, er mag in religiöser Beziehung glauben oder nicht glauben, was er will.

VIII.

Hutchinson bis Dodge City.

Unter den Orten, die wir zur Zeit im Arkansasthale zwischen Hutchinson und dem 216.5 Km westlich hiervon im Ford Kreise gelegenen Dodge City antreffen, sind Ellinwood und Great Bend im Barton Kreise, Larned und Garfield im Pawnee Kreise und Kinsley und Offerle im Edwards Kreise hervorzuheben.

Ellinwood, nicht ganz 1 Km nördlich vom linken Ufer des Arkansas erbaut, über den hier eine 1500 Fuß lange eiserne Brücke führt, 100 Km von Hutchinson und 153.1 Km von Newton entfernt, ein fast ausschließlich deutsches Städtchen, worin alle Geschäftsbranchen vertreten sind, liegt in Mitten der umfangreichen, von Herrn C. B. Schmidt, jetzigen Commissioner of Immigration, früheren europäischen Generalagenten der Santa Fe Bahn im Jahre 1873 gegründeten deutschen Kolonie Germania. Sie besteht nunmehr aus nahezu fünfhundert Familien aller Konfessionen, die nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus Österreich und sogar der Schweiz stammen.

Great Bend, die Hauptstadt des Barton Kreises, liegt unweit der Mündung des Walnut Creek in den Arkansasfluß. Das die deutsch-russische Kolonie Gnadenthal enthaltende Walnut Creek Thal gilt allgemein als eines der anmutigsten im ganzen Kreise.

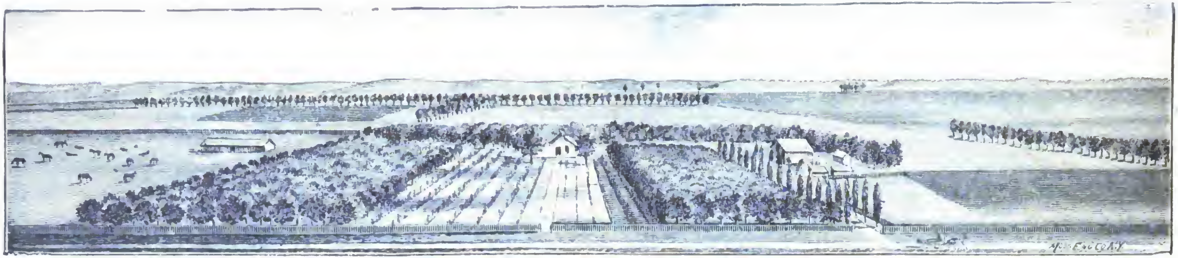
Über Larned und Garfield läßt sich wenig Bemerkenswertes berichten. Das frühere, etwa 6 Km westlich von Larned gelegene gleichnamige Fort wurde im Juni 1878 verlassen.



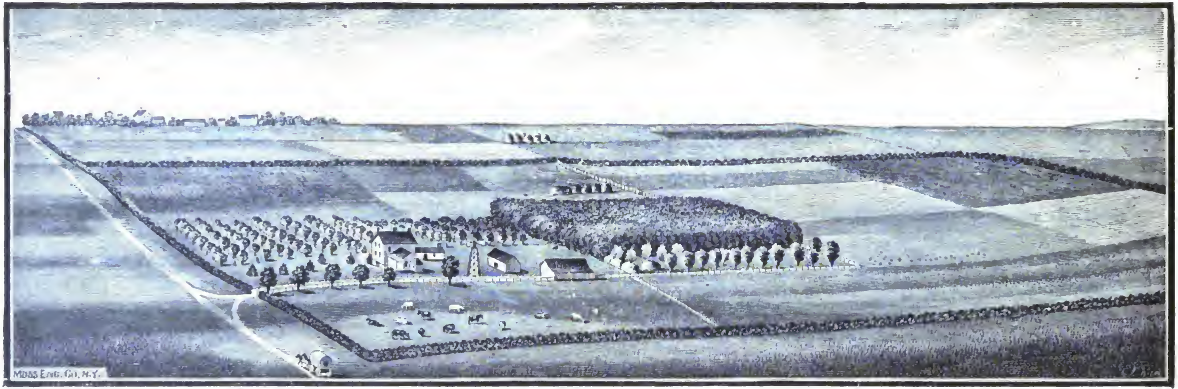
Great Bend, eine Prairiestadt in Kansas.

In der Umgebung von Offerle und Speareville begegnen wir wieder größeren Ansiedelungen, die man wohl als die westlichsten Vorposten deutscher Kolonisation im südlichen Kansas bezeichnen darf. Wir finden da — aber alles im Ford Kreise gelegen — die katholische Elsässer St. Joseph's-Kolonie, ferner die gleichfalls katholische Aurora-Kolonie, aus etwa hundert westfälischen, hannoverschen und oldenburgischen Familien bestehend, mit einem Landbesitz von nahezu zehntausend Acres, worin sie zu Ehren des bekannten Reichstagsabgeordneten Windthorst das Städtchen Windthorst angelegt haben. Auch eine lutherische, von Friedrich Israel im Jahre 1876 gegründete Sachsen-Kolonie ist vorhanden.

Dodge City, die Hauptstadt des Ford Kreises, am linken Ufer des Arkansasflusses erbaut, ein Ort, der von Kansas



Farm von Peter Schnack bei Larned in Kansas.

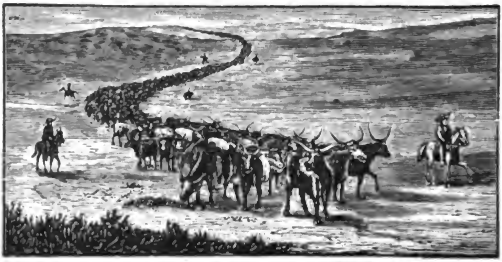


Farm von John Sigrist und Alexander Dade bei Hutchinson in Kansas.

City 593.2 Km entfernt ist und in 37° 39′ nördlicher Breite, 100° 8′ westlicher Länge und 2486 Fuß über dem Meere liegt, erfreut sich im ganzen amerikanischen Westen einer wahrhaft traurigen Berühmtheit wegen des furchtbar-rohen Lebens, das in seinen Mauern Jahre hindurch herrschte — übrigens entstand der Ort erst im August 1872 — und auch heute noch hie und da zum gewaltsamen Durchbruche kömmt. So gab es während der ersten zehn Tage des Mai 1883 eine solche Schreckensherrschaft in dieser Stadt, daß friedliebende Bürger an den Gouverneur des Staates Kansas das Ersuchen richteten, den Kriegszustand zu verhängen. Die Desperados hatten damals zu jedem Zuge einen Haufen Bewaffneter hingeschickt, um jede Einmischung von auswärts zu verhindern. Einem zur Hülfe herbeigerufenen Advokaten wurden Gewehre vor den Kopf gehalten und das Betreten der Stadt verwehrt. Dieselbe Bande that den Zeitungskorrespondenten kund und zu wissen, daß sie keine Telegramme abschicken dürften. Aber gerade dieses in jetziger Zeit unerhörte schändliche und tyrannische Benehmen gesetzloser Schufte wird zur Folge haben, daß man von nun ab ganz energisch und mit der größten Strenge gegen diese Leute vorgehen wird und daß fernerhin Ruhe und Ordnung herrschen werden. Denn Mißbräuche und Übelstände werden in den Vereinigten Staaten von Amerika oft bis zu einem hohen Grade geduldet, dann aber plötzlich, aus irgend einem, scheinbar oft unbedeutenden Anlasse, mit einer Schnelligkeit und Gründlichkeit entfernt, die man bei uns in Deutschland auch nicht annähernd kennt.

Woher kommen überhaupt solche Zustände? Versuchen wir eine Aufklärung zu geben! Nach Dodge City werden seit Jahren vom Süden her, nämlich von Texas, in kolossalen Herden die wegen ihrer prachtvollen Hörner und ihres guten

Fleisches berühmten texanischen Rinder getrieben, um zunächst auf den saftigen Weiden von Kansas sich zu erholen und das auf der weiten Reise verlorene Fleisch wieder anzusetzen. Sind sie nach einigen Monaten gemästet, dann kommen sie wieder nach Dodge City, um von hier mit der Bahn nach dem Osten oder Westen versandt zu werden. Dodge City ist eben noch immer ein Hauptstapelplatz für den Handel mit Vieh, Büffelhäuten und Fellen aller Art, Hörnern, Knochen und dergleichen Gegenständen. Übrigens wird Dodge City nicht mehr lange der Verladungsplatz für die texanischen Rinder bleiben können,



Texanisches Vieh auf dem Wege nach Dodge City.

weil das Herzutreiben des Viehes durch die immer dichter werdenden Ackerbauansiedelungen erschwert wird, und es steht zu erwarten, daß bereits die nächste Staatslegislatur die Grenze, bis zu der das texanische Vieh in Kansas zu Verladungszwecken getrieben werden darf, weiter nach dem Südwesten verschieben wird.

Von Dodge City gehen ferner in ganzen Karawanen Frachtwagen mit Waren verschiedenster Art beladen nach dem Indianerterritorium und Texas. Die hierbei beschäftigten Fuhrleute — bullwhackers genannt — deren Tage durch die

immer mehr und mehr sich ausdehnenden Eisenbahnen bald gezählt sein dürften, erfreuen sich ganz allgemein des wenig beneidenswerten Rufes, in gemeinen Redensarten und gotteslästerlichen Ausdrücken und im greulichen Fluchen und Schimpfen selbst den rohesten Gesellen weitaus zu übertreffen. Die



Ein Bullwhacker.

Peitschen, deren sie sich bedienen, sind von deutschen Fuhrmannspeitschen gänzlich verschieden. An einem etwa 60 Centimeter langen, aus kräftigem Hickoryholze gefertigten Stiele ist ein aus Leder geflochtener, sehr langer Strang befestigt, der jedoch, weil er an dem Ende dünn ist, gegen die Mitte zu aber nach und nach dicker wird, mehr einer dunkelbraunen Schlange, als

einer Peitsche ähnlich sieht. Über die Geschicklichkeit, mit der diese Leute dies Instrument handhaben, über die Sicherheit, mit der sie eine ihnen vorher bezeichnete Stelle treffen, sind die fabelhaftesten Geschichten im Umlauf, von denen wohl die Meisten in das Bereich der Märchen gehören. Ich wenigstens bin nie einem solchen Peitschenkünstler begegnet.

In Dodge City ist der Zusammenfluß von Viehhändlern, Viehtreibern (den berüchtigten SS. 76—80 geschilderten Cowboys), Fuhrleuten und Büffeljägern von jeher ganz kolossal gewesen. Zu diesen Leuten, die nicht gerade der feinsten und gebildetsten Menschenklasse angehören, gesellten sich von jeher — und gesellen sich auch heute noch — Strolche und Strapanzer, ferner Hochstapler und falsche Spieler, desperate Charaktere, Glücksritter und Abenteurer der gefährlichsten Art. Eine Masse von Menschen findet sich hier ein, deren Schild der Ehre arg mit Flecken aller Art überzogen ist; eine Anzahl von Heimatlosen und von problematischen und catilinarischen Existenzen, sowie gar Manche, die für immer darauf verzichtet haben, den Besten ihrer Zeit beigesellt zu werden, — mit einem Worte, eine verworfene Menschenklasse, die man in Amerika als Rowdies, Desperados, Loafers, Hoodlums, Tramps, Cranks und Boarder-Ruffians bezeichnet, geben sich hier, gleichsam wie auf Verabredung ein Stelldichein, in der Hoffnung, in der einen oder anderen Weise, sei es auf redliche, sei es auf unehrliche Weise, Geld zu verdienen. Es herrscht unter dieser Sorte von Menschen ein ganz eigentümlicher „Faust- und Gewaltcomment“, der zwar auch sein Anziehendes haben mag, dessen genaue Kenntnis aber gar Mancher sich im wahren Sinne des Wortes „blutig“ erkaufen muß.

In Dodge City reiht sich Wirtshaus, Billard- und Tanzsalon, Tingeltangel, Musikhalle, Schenkstube, Spielhölle, so zu

sagen, eine an die andere. Welches Gift wird in diesen, zuweilen nicht ohne Eleganz eingerichteten Lokalen unter dem Namen Whiskey verkauft, um so mehr, als ein solcher Trunk nur 10 Cents = 42 Pf. kostet, wogegen man für ein Glas allerdings sehr guten Bieres 15 Cents = 64 Pf. zu zahlen hat. Da dieser sehr anständigen Preise ungeachtet viel getrunken wird, so ist ein Wirtsgeschäft natürlich sehr gewinnbringend. Das S. 146 geschilderte strenge Temperenzgesetz ist in Dodge City stets ein toter Buchstabe gewesen.

Wie geht's in den Spielsälen zu! Wie der Indianer dem Weißen, der ihm unvorsichtig naht, die Kopfhaut abzieht, so nehmen ihm hier die routinierten Spieler, wenn er in ihr Garn gerät, all sein bares Geld ab. Fast allgemein wird unter dem Namen „Monte" das in einzelnen Teilen Deutschlands als „Kümmelblättchen" bezeichnete Hazard gespielt, zu dessen erfolgreichen oder richtiger gesagt, betrügerischen Durchführung es von Seiten des Bankhalters einer nicht geringen Fingerfertigkeit bedarf. Ich habe selbst gesehen, wie ein „Grüner" in folgender Weise hereinfiel. Er wurde von einem ihm Unbekannten zum Spiel aufgefordert, der behauptete, mit drei Würfeln dreimal nach einander so geschickt werfen zu können, daß jedesmal die Gesamtsumme der oberen und unteren Augen die Zahl „21" ausmache, — wie dies überhaupt gar nicht anders möglich ist. Der „Grüne" wußte dies aber nicht, verlor in Folge seiner Unkenntnis in wenigen Minuten mehrere Dollars und verließ dann kopfschüttelnd, unter dem schallenden Gelächter nahezu aller Anwesenden, das Lokal.

Hier, aber namentlich in den Lasterhöhlen, wo sich die Unzucht vielfach ganz offen in der schamlosesten Weise breit macht, ist auch die Stätte, von wo aus vorzugsweise Streit, Raufereien und blutige Gewaltthaten, wie Schießereien und

Stechereien hervorgehen. Wer bei solchen Gelegenheiten nur die geringste Bewegung macht, die vermuten läßt, daß er eine Waffe hervorholen wolle, den kann nicht nur sein Gegner, sondern auch irgend ein Anderer, der schneller als er seinen Revolver zur Hand hat, sofort niederschießen; jedes amerikanische Geschwornengericht würde ihn unter der Voraussetzung, daß er im Zustande der Selbstverteidigung gehandelt habe, ohne Weiteres freisprechen. Allerdings ist nunmehr das Tragen von Waffen innerhalb der Stadtgrenzen bei einer Strafe von fünfzig Dollars verboten, eine Maßregel, die man den der Mehrzahl nach überwiegenden städtischen Beamten deutscher Abkunft verdankt, die sich aber leider mit aller Strenge ebenso wenig durchführen läßt, wie jene, laut welcher Jeder sofort eingesteckt wird, der sich ohne Beschäftigung in der Stadt herumtreibt und keine Existenzmittel aufweisen kann. Auch haben sich gar manche der bedeutendsten Viehzüchter im südwestlichen Kansas in letzterer Zeit dahin geeinigt, nur solche Hirten und Treiber (Cowboys) bei ihren Herden anzustellen, die sich verpflichten, keine Revolver zu führen.

Aber all dieser Vorkehrungen ungeachtet ist doch noch immer eine, wenn auch an Zahl nicht sehr große, so doch an Macht nicht zu unterschätzende Bande von rohen, wüsten Gesellen in Dodge City anzutreffen; sie im Zaume zu halten, wäre geradezu unmöglich, würde nicht das Lynchgesetz hier, wie überhaupt in ganz Kansas und in allen von der Santa Fe- und Südpacificbahn durchzogenen Staaten und Territorien Geltung haben. Nicht nur in Dodge City, auch in vielen anderen Orten besteht ein Sicherheitsausschuß, ein sogenanntes Vigilanzkomitee, das Ruhe und Ordnung aufrecht erhält und die Schuldigen mit unerbittlicher Strenge bestraft. Händel-, zank- und streitsüchtige Individuen, Rauf- und Trunkenbolde und falsche Spieler —

fast ausschließlich nur Männer, — hie und da jedoch, freilich ganz ausnahmsweise, wenn es auch kein Engel mehr aushält, keifende und klatschsüchtige, Unfrieden und Zwietracht säende und anonyme Briefe schreibende Weiber — sogenannte Hausdrachen, Xantippen oder böse Sieben — werden von den Mitgliedern dieses Ausschusses, die sich auch häufig „Regulatoren der Gesellschaft“ heißen, keineswegs jedoch öffentlich mit Namen bekannt sind, sondern nach Art der früheren deutschen Vehmgerichte ihre Thätigkeit in geheimnisvolles Dunkel hüllen, kurzweg ausgewiesen; Räuber, Mörder, Einbrecher und ähnliches Gelichter ohne weitere Umstände und viel Federlesen kunstgerecht gehängt. Übrigens mag es ängstlichen Gemütern und namentlich zartbesaiteten Damen, von denen vielleicht gar manche beim Lesen dieser Zeilen um eine Nuance bläßer werden, was ihren guten Herzen alle Ehre macht, aber vollständig unnötig ist, zur Beruhigung dienen, daß bis jetzt im fernen amerikanischen Westen keiner gelyncht wurde, der nicht mit Fug und Recht zweifach den Galgen verdient hatte.

Ganz gefahrlos ist übrigens der Versuch der Gutgesinnten, die Ordnung aufrecht zu erhalten und Ruhe zu schaffen, für dieselben keineswegs; seit der Gründung von Dodge City, nämlich seit August 1872 bis jetzt (Herbst 1883) sind daselbst mehr als dreißig Beamte oder Bürger, welche geregelte Zustände schaffen wollten, verwundet oder erschossen worden, ohne daß während dieser ganzen Zeit auch nur ein einziges Todesurteil vom Gerichte verhängt worden wäre!

Im Sommer 1880, wo überhaupt der Andrang der Reisenden auf der Santa Fe Bahn ungewöhnlich groß war, ist es mir nicht gelungen — und auch kein Anderer wird hierin zu genannter Zeit jemals mehr Glück gehabt haben, — in dem ersten Hotel von Dodge City ein Schlafzimmerchen für mich

allein zu bekommen; ich mußte es mit zwei, mir völlig unbekannten Personen teilen, von denen der eine vorgab, Viehhändler aus dem östlichen Canada zu sein; eines solchen Rufes erfreut sich also die Stadt, daß er sogar aus dieser riesigen Entfernung behufs Abschließung eines, wie er bestimmt hoffte, guten Geschäftes hieher kam.

Was nun die Hotels nicht nur längs der Santa Fe Bahn, sondern überhaupt in ganz Kansas betrifft, so ist zu erwähnen, daß fast in jedem Städtchen ein solches anzutreffen ist, wo man in Betreff der Speisen und nichtspirituösen Getränke, wie Thee, Kaffee und Schokolade, bei bescheidenen Ansprüchen ganz zufrieden gestellt wird. Die Betten sind durchweg nicht nur gut, sondern meistens vorzüglich, im Allgemeinen viel besser, als man sie in manchen deutschen Gasthöfen mittleren Ranges antrifft. Die Einrichtung der stets kleinen und zellenartigen, von einander nur durch dünne Bretterwände geschiedenen Zimmer ist jedoch höchst dürftig und auf das Allernotwendigste beschränkt. In seinem Zimmer zu schreiben, ist eine reine Unmöglichkeit; zu diesem Zwecke haben wir uns in das zu ebener Erde befindliche allgemeine Hotelzimmer zu verfügen, wo der eine oder andere, meistens stark in Anspruch genommene Schreibtisch aufgestellt ist, und ruhig zu warten, bis er frei wird.

Alle diese Hotels hatten im Sommer 1880 eine sonderbare, von mir später auch in den Gasthöfen Colorado's, Neu Mexiko's und Arizona's vorgefundene Einrichtung, die ich als durchaus unpraktisch bezeichnen muß. War nämlich keine Gasbeleuchtung im Hause, dann bekam der Gast, wenn er sich zum Schlafengehen in sein Zimmer zurückzog, nicht einen Leuchter mit einer Kerze, sondern eine kleine Petroleumlampe, die, da sie keinen Schirm irgend einer Art hatte, ein sehr diffuses, zum Lesen und Schreiben völlig ungeeignetes Licht warf und sich natürlich

weit schwerer anstecken ließ, als eine Kerze, wenn man Nachts aus irgend einer Ursache Licht machen wollte. Daß sie überdies in Händen unvorsichtiger Leute weit gefährlicher ist, als irgend eine andere Art von Beleuchtung, scheint mir außer aller Frage. Wo immer nur die Lampen in Verwendung kamen, waren sie durchweg dieselben; es hatte den Anschein, als stammten sie alle aus einer und derselben Fabrik.

* * *

Etwa 10 Km östlich von Dodge City, dicht am linken Ufer des Arkansasflusses, liegt das Vereinigte Staaten Fort gleichen Namens. Mehrfach bereits stießen uns während unserer bisherigen Reise mit der Santa Fe Bahn solche militärische Forts auf, die früher sehr wichtig waren, um die raublustigen und beutegierigen Indianer in Zaum zu halten, die aber nunmehr, da die Rothäute gegenwärtig auf der bisher geschilderten Strecke so gut wie verschwunden sind, ihre ehemalige große Bedeutung eingebüßt haben und im Laufe der Zeit wohl gänzlich eingehen werden. Auch Fort Dodge City ist jetzt verlassen.

Wenngleich die in den Forts befindlichen, vielfach schwachen Besatzungen natürlich nicht jeden Raub- oder Mordanfall abwenden konnten, der von den Indianern gegen einzelne harmlose Wanderer, kleinere oder größere Karawanen oder abgelegene Ansiedelungen der Weißen verübt wurde, so haben sie sich dennoch in hohem Grade nützlich erwiesen. Ihre schwierige Aufgabe, die Umgegend zu beschützen, die militärischen Proviant- und Munitionskolonnen und die für die Indianer bestimmten Waren und Güter vor Plünderung, die fahrenden und reitenden Posten vor Beschädigung zu bewahren, wissenschaftliche Reisende oder Eisenbahningenieure mit der nötigen Eskorte zu versehen, Truppen im Falle der Not und Gefahr schnell an den bedrohten

Ort zu entsenden, haben die Forts, die in den Augen mancher Amerikaner freilich mit vollstem Unrecht als militärische Zwingburgen gelten, mehr als einmal in rühmenswerter Weise erfüllt. Auch haben sie nicht wenig zum Schutz der Bahnen und zur Sicherheit der auf ihnen sich bewegenden Reisenden beigetragen.

Zu jedem Fort gehört eine sogenannte „Reservation", d. h. ein größeres Stück Land, um darauf das der Vereinigten Staaten Armee gehörige Vieh zu weiden, dann aber auch, um im Interesse der Disciplin die Errichtung von Schnapsbuden in der unmittelbaren Nähe der Soldatenwohnungen zu verhindern.

Gar manche dieser Forts habe ich während meiner im amerikanischen Westen wiederholt unternommenen Reisen besucht. Weit richtiger und bezeichnender nannte man die Forts früher Cantonments, oder auch „Camps", sowie „Posts"; die heutige, wie wir gleich sehen werden, nicht sehr glücklich gewählte, weil mit dem wirklichen Sachverhalte nicht übereinstimmende Bezeichnung „Fort" wurde erst vom amerikanischen Kriegsminister am 8. Februar 1832 durch seine am genannten Tage erlassene Generalordre Nr. 11 amtlich festgesetzt.

In einer argen Täuschung wäre nämlich befangen, wer annähme, es seien die Forts nach allen Regeln der Kriegskunst befestigt. Befestigungen im strengen Sinne des Wortes gibt es fast nirgends. Ein Fort besteht im Allgemeinen nur aus einer mehr oder minder großen Anzahl höchst einfacher Holzhäuser und Baracken, die ein weites Rechteck umfassend, nach einem bestimmten Systeme aufgestellt sind. In der Mitte dieses freien und großen, von den Gebäuden begrenzten Raumes, der als Exercier- und Versammlungsplatz dient, steht ein hoher Flaggenstock mit dem amerikanischen Sternenbanner; er ziert also nicht, wie dies im Allgemeinen bei europäischen Völkern

der Fall ist, das Quartier des Kommandierenden. Wir erblicken überall große Sauberkeit und Reinlichkeit und werden vielfach durch die behagliche Einrichtung des Innern der von Außen meistens ungemein anspruchlos sich ausnehmenden Gebäude überrascht.

In jedem Fort befindet sich ein vorzüglich eingerichtetes Hospital, das auf das Reichlichste nicht blos mit verschiedenen Medikamenten, sondern auch mit chirurgischen Instrumenten, Verbandzeug aller Art u. s. w. ausgestattet ist. Im Falle einer Erkrankung kann der amerikanische Soldat fast immer mit Sicherheit auf eine gediegene ärztliche Behandlung und sorgfältige Pflege rechnen. Ausnahmen kommen natürlich auch hie und da, aber doch nur sehr selten vor; im Mai 1883 erscholl eine laute Klage über die schlechte Verpflegung, die in dem in Wyoming gelegenen Fort Mc Kinney einem am Rheumatismus schwer erkrankten Bundessoldaten zu Teil ward.

Militärarzt kann nur werden, wer ein sehr schweres Examen bestanden hat; er wird dann Assistenzarzt (Assistant Surgeon) mit dem Rang und Gehalt eines Premier-Lieutenants; nach fünfjähriger Dienstzeit rückt er zum Hauptmann auf; die Beförderung zum Major erfolgt dem Dienstalter nach.

Der Hospitalverwalter, der unter dem Befehl des Arztes steht, und sich vor seiner Ernennung einer Prüfung in Pharmacie, Chemie und Anatomie unterziehen muß, ist zugleich der Apotheker und hat überdies, aber nur im Falle der Not, den Arzt zu vertreten. Die Wärter werden der Compagnie entnommen und erhalten monatlich eine Extrazulage von sechs Dollars.

In jedem Hospital befindet sich eine Leihbibliothek ausgewählter medizinischer Werke.

Die Besatzung eines Forts besteht vorzugsweise aus Kavallerie; denn Infanterie ist auf den weiten Prairien, wo

man sie vielfach scherzweise „Fußläufer“ nennt, fast gar nicht zu gebrauchen.

Folgende allgemeine Mitteilungen über das stehende Heer der Vereinigten Staaten von Amerika dürften vielleicht nicht ohne Interesse sein.

Nominell besteht die Armee, ein in sich abgeschlossener, dem Volke, das sich um seine Organisation gar nicht kümmert, nahezu fremd gegenüber stehender und mit ihm keine näheren Beziehungen pflegender Körper aus 25,000 Mann; in Wirklichkeit gibt es jedoch kaum mehr als 22,000 Soldaten, die compagnieweise — eine Compagnie besteht aus nur 40 Mann — über das weite Gebiet der Union, hauptsächlich das westliche, verteilt sind. Die Zahl der Offiziere und Unteroffiziere ist ganz unverhältnismäßig groß; denn von ersteren gibt es 1600 und von letzteren etwa 5200. Überdies sind etwa 30 Armee-Kapläne vorhanden, jeder im Range eines Hauptmanns.

Der jeweilige Präsident der Vereinigten Staaten ist der Höchstkommandierende der Armee; der Kriegsminister ist nie ein aktiver Offizier, sondern stets ein Civilist und wird mit besonderer Vorliebe aus dem Advokatenstande genommen.

Todesurteile, die der Präsident zu bestätigen hat, kann in Friedenszeiten ein amerikanisches Militärgericht nicht fällen; denn Kapitalverbrechen wie Mord kommen dann vor die Civilgerichte der betreffenden Staaten und Territorien.

Die nicht sowohl aus Amerikanern, als vielmehr vorwiegend aus Irländern, Polen, Italienern und etlichen Deutschen und Österreichern bestehenden Soldaten werden auf die Dauer von fünf Jahren geworben; sie können in Friedenszeiten niemals Offiziere werden. Denn das Offizierskorps besteht nur aus Personen, die aus der im Jahre 1802 zu Westpoint im Staate New York gegründeten Kriegsschule (Military Academy) hervor-

gegangen sind, wo sie vollständig auf Kosten der Vereinigten Staaten während eines fünfjährigen Kursus militärisch ausgebildet werden.

Nur Gründe zwingendster Art sollten einen jungen Deutschen vermögen, sich in Amerika als Soldat anwerben zu lassen. Da er doch nur dann angenommen wird, wenn er kräftig und völlig gesund ist, so kann und wird es ihm stets gelingen, sich einen andern Verdienst zu verschaffen, der ihm gewiß mehr zusagen wird als das Militärleben. Denn die amerikanischen Soldaten fühlen sich ungeachtet milder und nachsichtiger Behandlung, und, sofern nicht unvorhergesehene Umstände eintreten, ganz vorzüglicher Verpflegung und eines recht anständigen Soldes nur selten zufriedengestellt und glücklich. Sie sehen sich fast ausschließlich auf sich allein angewiesen; die Offiziere halten sich von ihnen gänzlich ferne, was entschieden sehr zu beklagen ist, da es ihnen leicht sein würde, einen veredelnden Einfluß auf die Unterhaltungen und Vergnügungen ihrer Untergebenen zu äußern.

In Friedenszeiten wissen die Soldaten um so weniger ihre viele freie Zeit hinzubringen, als der militärische Dienst in der Vereinigten Staaten Armee keineswegs ein so strammer wie in den Heeren europäischer Nationen ist. Eine Zusammenziehung größerer, aus verschiedenen Waffengattungen bestehender Truppenmassen behufs Abhaltung von Paraden oder mehrtägigen Manövern, welch letztere bekanntlich für Offiziere in hohem Grade instruktiv sind, kömmt niemals in der Vereinigten Staaten Armee vor. Selbst Regimentsexerzieren ist unbekannt; die größte taktische Einheit, mit der man rechnet, ist die Compagnie.

Werden die Soldaten auch hie und da, oder vielmehr richtiger gesagt, gar nicht selten zu Arbeiten verwendet, die, wie

Landbau oder Anlage von Straßen und Telegraphenlinien oder innere Verbesserung des Forts nicht rein-militärischer Natur sind und für die sie besondere Vergütung erhalten, so kämpfen sie doch fast allgemein gegen die tödlichste Langeweile an, die Manche von ihnen — freilich ganz irrig — durch übermäßigen Genuß von Spirituosen besiegen zu können vermeinen. Leider sind auch manchmal die Offiziere dem Bacchus mehr ergeben, als sich mit ihrer Würde und dem Dienste verträgt. Die Zahl der hierauf bezüglichen Untersuchungen ist nicht ganz unbedeutend. In seiner Eigenschaft als Höchstkommandierender hat Präsident Hayes während seines Amtstermins (1877—81) einundsiebzig Vereinigten Staaten Offizieren, die wegen Betrunkenheit oder Trunksucht kriegsgerichtlich verurteilt waren, die Strafe ganz oder teilweise erlassen und sie wieder in ihre Stellen im Heere eingesetzt. Dies Verfahren hat unter dem amerikanischen Offizierskorps große Mißbilligung erfahren, da die Verurteilten Gewohnheitstrinker und Trunkenbolde waren, die sich vielfach im Rausche in skandalösester Weise nicht nur gegen Männer, sondern auch gegen Damen betrugen und nicht die geringste Gewähr dafür bieten, daß sie nicht später wieder ihrem Laster anheimfallen.

Für Offiziere wie für Mannschaften ist das Leben in den im fernen amerikanischen Westen gelegenen Forts geradezu trostlos. Jeder nur einigermaßen anständige Fremde wird mit offenen Armen aufgenommen; in seiner Gegenwart täuscht man sich dann bei einem Glase Wein oder einer Bowle während einiger Stunden über das sonst hier herrschende einförmig-traurige Leben hinweg. Desertionen kommen massenhaft vor und sind fast immer erfolgreich; die Fälle, wo Fahnenflüchtige eingefangen werden, auch wenn sie mit Sack und Pack, in voller Paradeuniform, mit vollständig ausgerüstetem Pferde

heimlich davongehen, gehören zu den größten Seltenheiten und Ausnahmen. Desertion wird in Friedenszeiten gesetzlich mit Gefängnißstrafe bis zu fünf Jahren bestraft, die jedoch fast immer auf zwei Jahre ermäßigt wird.

Was nun überhaupt das amerikanische Militär im Allgemeinen betrifft, so hat es mir, wenigstens in Beziehung auf sein äußeres Aussehen — ich rede hier wohlgemerkt nicht von den rein-militärischen Eigenschaften — niemals im Mindesten imponieren können. Ohne im Geringsten fürchten zu müssen, von irgend einer Seite einem ernstlichen Widerspruche zu begegnen, behaupte ich fest und kühn, daß jeder deutsche Soldat irgend einer Waffengattung, der an einem Sonntag stolz und siegesbewußt in seiner ersten Garnitur mit dröhnendem Schritte durch die Straßen seiner kleinen Garnisonsstadt einherstolziert, schmucker, strammer und auch militärischer dareinschaut, als mancher amerikanische Offizier in Galauniform.

Bei jedem Fort befindet sich ein sogenannter Sutler, d. h. ein Händler, der in einem ihm zur Verfügung gestellten größeren Raume ein Lager aller nur denkbaren Gegenstände hält, die er an Offiziere, Soldaten und Privatpersonen verkauft. In einem Sutlerladen findet man oft eine unglaubliche Menge von Dingen, nicht bloß Delikatessen, wie in Büchsen aufbewahrte Hummern und Austern oder verschiedene Weine, unter ihnen selbstverständlich auch mehrere Sorten Champagner, sondern außer Schuhnägeln und Eisenwaren verschiedenster Art auch Pomaden und Seifen, Nadeln, Zwirn, Tinte, ferner Kleidungsstücke, Kinderspielzeug, Sattlerwaren und namentlich häufig in großer Auswahl Alles, was sich auf Damentoiletten bezieht. Der Sutler hat ferner das Recht, eine Kantine zu führen; was er an derselben verkauft, hat von einem aus Offizieren bestehenden Komitee festgesetzte Preise, die öffentlich

angeschlagen sind. Die Sutlers, Militärbeamte im Range eines Sekonde-Lieutenants, machen, was man im Vorhinein nicht erwarten sollte, meistens glänzende Geschäfte, und die Bewilligung zur Ausübung dieses Gewerbes ist eine von vielen Personen ersehnte Gunst.

Bereits S. 127 habe ich erwähnt, daß aller Wahrscheinlichkeit nach im Laufe der Zeit die Forts in Kansas (und später wohl auch anderswo) eingehen werden. So war das Fort Harker in Kansas, in das mich der praktische Arzt Herr Dr. Francis Sieber aus Ellsworth am 29. Mai 1880 umherzuführen die hiermit bestens verdankte Liebenswürdigkeit hatte, kurze Zeit vor meinem Besuche von den Truppen geräumt und als nicht mehr nötig amtlich aufgegeben worden. Fort Harker, liegt 3 Km südlich von der gleichnamigen Station der jetzt zur Union Pacific gehörenden Kansas Pacificbahn und 5 Km östlich von der am linken Ufer des Smoky Hill Flusses erbauten Stadt Ellsworth, die von Kansas City 358.9 Km westlich erbaut ist. Das verlassene Fort gewährte ein Bild grauenhafter und trostloser Verwüstung; man konnte hier recht deutlich erkennen, wie verschwenderisch mit Uncle Sams Vermögen, d. h. mit Staatseigentum umgegangen wird. Das mit einem bedeutenden Kostenaufwande ganz solid erbaute Militärhospital, das sich wohl ohne besondere Schwierigkeit, gleichwie die anderen Gebäulichkeiten im Wege öffentlicher Versteigerung an Privatpersonen hätte verkaufen lassen können, war bereits eine halbe Ruine. In ähnlichem Zustande wie das Spital befanden sich die zwei schönen unweit davon befindlichen Häuser, die früher mehreren Militärärzten zum Aufenthalte gedient hatten. Wer nämlich in der Nähe des Forts wohnte und irgend etwas von dem dortigen Baumaterial gebrauchen konnte, nahm es einfach mit, soweit dies seine Kräfte nicht überstieg. Die Dächer des

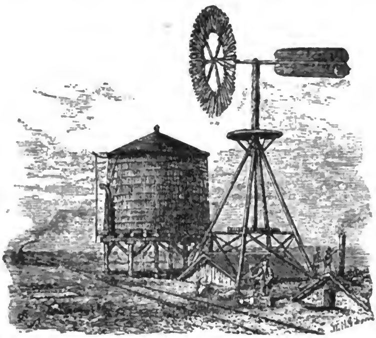
Spitals und einiger anderer Gebäude waren bereits von Unbefugten abgedeckt, Fenster, Thüren, Läden, Treppen und Fußböden herausgerissen und das Gebälk an vielen Stellen fortgeschafft. Was Niemand benötigt und daher stehen läßt, wird dem Wind und Wetter preisgegeben und fällt der Verwitterung anheim.

IX.

Dodge City bis Coolidge.

Auf unserer Fahrt von Dodge City bis zur Grenzstadt Coolidge — wie der früher Sargent genannte, höchst unansehnliche Ort jetzt zu Ehren des ehemaligen Bahnpräsidenten F. Jefferson Coolidge heißt, — eine Entfernung von 186.2 Km, die wir immer das linke Arkansasufer entlang zurücklegen, finden wir zur Zeit keinen einzigen Ort von hervorragender Bedeutung. Die Stationen, deren zwischen den beiden genannten Städten gegenwärtig vierzehn vorhanden sind — unter ihnen Garden City im Sequoyah- und Lakin im Kearney Kreise als die wichtigsten, — bestehen im Allgemeinen nur aus den nötigen Bahnhofsgebäuden, etlichen Wohnhäusern, unter denen sogar hie und da einfache Erdhütten, sogenannte Dug-outs, anzutreffen sind, und technischen Betriebseinrichtungen. Als eine der interessantesten darf wohl eine an verschiedenen Stationen anzutreffende, sinnreich konstruierte Windmühle bezeichnet werden — man nennt sie übrigens vielleicht richtiger „Windrad", — die das Wasser einer verhältnismäßig kleinen

Quelle in ein großes, technisch „Tank“ genanntes Reservoir heraufpumpt, aus welchem dann die Lokomotiven die nötige Speisung erhalten. Da die Flügel der Windmühle so beschaffen sind, daß sie, der jeweiligen Richtung des Windes folgend, immer von selbst sich stellen, so arbeitet eine solche, in all ihren Teilen aus Eisen bestehende Maschine automatisch und unablässig Tag und Nacht, mit einem je nach der Stärke des Windes freilich äußerst ungleichartigen Erfolge. Längs der Santa Fe Bahn stoßen wir wiederholt auf solche eigen-



Wasserstation und Dug-outs.

tümliche Wasserstationen, auf solche Windmühlen, die geräuschlos vieler Menschen Arbeit verrichten. Denn noch fehlt es eben auf großen Strecken dieser westlichen Gegenden an Menschen, deren Arbeit überhaupt zu etwas Besserem Verwendung finden kann, als zum Pumpen von Wasser behufs Speisung der Lokomotiven.

Eine echte, ganz reizlose, nahezu völlig ebene Prairiegegend in ihrer vollen Ursprünglichkeit ist es, die wir von Dodge City bis Coolidge durchziehen. Tausende von Acres

weisen — scheinbar wenigstens — nicht die geringste Unebenheit auf. Diese Regionen galten bisher überhaupt zum Ackerbau wegen Mangels an Regen geradezu für ungeeignet, der um so spärlicher wird, je mehr wir uns den Felsengebirgen nähern, die allerdings von Dodge City immerhin noch gegen 450 Km westlich entfernt sind.

Ganz anders jedoch gestalten sich in diesen Gegenden die Verhältnisse, wenn künstliche Bewässerung eingeführt wird. Wasser ist hier das Hauptbedürfnis für Hebung des Landbaues. Der Boden ist gut und fruchtbar, aber der Mangel an gehöriger Feuchtigkeit macht ihn steril und ertragsunfähig, wenigstens in den Jahren, in denen Regen nur sehr spärlich fällt. Aber der aus fettem oder sandigem Lehm bestehende Boden bringt, wenn er während der Entwickelungsperiode nur einige Male bewässert wird, Getreide und Gemüse aller Art in üppigster Weise hervor. Die natürlichen Verhältnisse des oberen Arkansasthales sind nun derart, daß ohne besondere Schwierigkeit künstliche Bewässerung eingeführt werden kann, von der man sich mit Recht die günstigsten Erfolge verspricht. Der in den Felsengebirgen Colorado's unweit der berühmten, in Kapitel X geschilderten Silberminenstadt Leadville in einer Höhe von etwa 10,000 Fuß entspringende Arkansas führt hier immer reichlich Wasser. Mehrere Gesellschaften, wie die „Kansas Bewässerungs- und Wasserkraft-Gesellschaft“ und die „Minnehaha-Bewässerungsgesellschaft“, deren Aktionäre und Beamte fast ausschließlich aus geachteten Persönlichkeiten der Santa Fe Bahn bestehen, haben sich behufs nützlicher Ausbeutung der Arkansas Wassermenge gebildet. Die „Große östliche Bewässerungsgesellschaft“ hat 10 Km westlich von Lakin einen 30 Fuß breiten und 3 Fuß tiefen Kanal angelegt, der auf die Meile einen Fall von 3½ Fuß hat, und, wenn nach

und nach verlängert, im Stande ist, die mehreren Kreisen nötige Bewässerung mit geringen Kosten den Farmern zu liefern.

In neuerer Zeit haben sich noch mehrere andere kapitalbesitzende Aktiengesellschaften gebildet und das Berieselungsnetz über sämtliche westlich von Dodge City gelegenen Kreise (namentlich Sequoyah, Kearney und Hamilton) ausgedehnt. Die Erfolge, die sie erzielen, sind in hohem Grade zufriedenstellend; eine Gegend, die man früher des Wassermangels halber als eine reine Wüste bezeichnen mußte, die aber einen sehr gehaltreichen, nur der genügenden Feuchtigkeit entbehrenden Humusboden besitzt, haben sie in einen Gemüsegarten umgewandelt, dessen reiche, aus Zwiebeln, Erdäpfeln, Süßkartoffeln, Melonen, Kürbissen, Paradiesäpfeln, Gurken, Bohnen, Erbsen und anderen Früchten bestehenden Erträge einen lohnenden Absatz in den von hier nahegelegenen Felsengebirgsstädten finden. Ackerbauer und Gemüsegärtner siedeln sich jetzt in großer Zahl in den Kreisen Sequoyah und Kearney an, wo sie das Land entweder von der Regierung unter dem bekannten Heimstättegesetz umsonst bekommen oder von der Santa Fe Bahn billig kaufen. Für die Bewässerung haben sie selbstverständlich einen entsprechenden, keineswegs jedoch übermäßig hohen Pacht zu entrichten.

Man teilt überhaupt ganz allgemein den Staat Kansas in Beziehung auf klimatische Verhältnisse in drei Zonen oder Gürtel ein, — englisch belts genannt. Der erste (östliche) Gürtel umfaßt das Land östlich von der Linie, die sich südlich und nördlich von Junction City erstreckt oder was dasselbe ist, die die Grenze der Kreise Chase und Marion durchschneidet; der zweite (mittlere) Gürtel reicht von der Westgrenze des Kreises Chase bis zur Westgrenze des Kreises Edwards und der dritte (westliche) Gürtel umschließt alles von da westlich

bis zur Grenze Colorado's gelegene Land. Man kann den ersten Gürtel dem feuchten „Waldlande“ zurechnen, den mittleren als „reichlich beregnete Prairiezone“ und den dritten als „kärglich feuchte“ Region bezeichnen.

Wie sich die Temperatur- und Regenverhältnisse in diesen drei Gürteln gestalten, zeigen die nachstehenden Tabellen, die freilich keinen Anspruch auf große Genauigkeit erheben können, da sie sich nur auf das Jahr 1877 beziehen.

Temperatur im Staate Kansas (Celsius Grade).

Gürtel	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1:[1])	—1.53	5.00	6.89	13.36	21.33	22.08	24.02	24.63	20.80	15.14	5.92	4.92
2:	—6.11	2.08	4.13	10.56	17.78	21.85	24.63	24.08	20.92	11.11	3.15	3.33
3:	—5.86	1.28	4.86	9.74	16.96	20.56	25.53	24.13	20.57	3.15	2.40	—2.21

(Mittel im)

Maximum und Minimum der Temperatur (Celsius Grade).

	1. Gürtel Max.	1. Gürtel Min.	2. Gürtel Max.	2. Gürtel Min.	3. Gürtel Max.	3. Gürtel Min.
Jan.	17.78	—18.33	20.00	—22.22	12.22	—23.33
Febr.	17.22	— 5.56	18.33	— 8.89	14.44	—12.22
März	25.56	—12.22	26.11	—19.44	28.33	—16.11
April	26.67	0.00	26.77	— 0.56	30.00	— 1.11
Mai	32.22	4.44	30.56	— 1.67	28.89	4.44
Juni	31.11	10.00	35.56	7.22	35.00	16.67
Juli	35.00	16.67	39.69	6.67	35.56	0.56
Aug.	33.33	16.67	37.22	11.67	37.78	24.44
Sept.	31.67	5.56	30.56	— 7.22	34.44	10.00
Okt.	28.89	2.22	20.00	—12.22	31.11	— 3.89
Nov.	20.00	—12.22	22.22	—15.56	22.78	—21.11
Dez.	20.00	—12.22	22.22	—15.56	23.89	—22.22

Wärmster Tag im 1. Gürtel 35.00; im 2. Gürtel 39.44; im 3. Gürtel 37.78 Grad Celsius.

Kältester Tag im 1. Gürtel —18.33; im 2. Gürtel —22.22; im 3. Gürtel —23.33 Grad Celsius.

[1]) Wo nicht — (= minus) steht, ist stets + (= plus) gemeint.

Die **mittlere** Regenmenge betrug (berechnet für die Jahre 1877 und 1878) im

ersten Gürtel	41.04	Zoll.
zweiten Gürtel	28.97	Zoll.
dritten Gürtel	23.68	Zoll.

Die hier mitgeteilten Zahlen geben jedoch kein erschöpfendes Bild der klimatischen Verhältnisse von Kansas; namentlich lassen sie nicht erkennen, daß die westlichen Teile dieses Gebietes (der sogenannte 3. Gürtel) wiederholt von Dürren heimgesucht wurden; hier fällt nicht selten der Regen unzureichend oder er stellt sich in einer unregelmäßigen, der Landwirtschaft ungünstigen Weise ein.

Eine der größten bis jetzt bekannten Dürren trat im Jahre 1860 ein, eine ebenfalls sehr erhebliche in 1879—80. Damals war in den westlichen Teilen von Kansas und den östlichen von Colorado eine reine Mißernte zu verzeichnen und den in diesen Gegenden allerdings nur spärlich angesiedelten Menschen mußten, wollte man sie nicht dem Hungertode Preis geben, von Staatswegen Lebensmittel zugeführt werden.

Diese Dürren werden sich aus verschiedenen Gründen später nicht mehr so fühlbar machen. Nicht nur ist bereits jetzt schon hie und da eine künstliche Bewässerung eingeführt (siehe S. 138), sondern es läßt sich auch mit Bestimmtheit behaupten, daß durch Kultivierung größerer, bisher brach gelegener Landstrecken, durch Anpflanzung von Bäumen, sowie durch die Anlegung ausgedehnter Schienenwege die Regenmenge zunimmt.

Andere Schattenseiten des Klimas von Kansas sind folgende. Unangenehm empfindet wohl Jeder die raschen und plötzlichen, namentlich zur Frühlingszeit, besonders in den Monaten März und April auftretenden Witterungswechsel, die der Gesundheit

des Menschen, wenn dieser nicht die gehörige Vorsicht gebraucht, entschieden nachteilig sind. Höchst widerwärtig sind ferner die heftigen Winde, die sich häufig während der Wintermonate und zu Anfang des Frühlings einstellen und oft zwölf, ja sogar vierundzwanzig Stunden lang mit unverminderter Stärke anhalten; mit furchtbarer Gewalt sausen sie über die glatten, ihnen durchaus kein Hindernis bietenden Flächen der Prairien dahin. So sehr auf der einen Seite diese heftigen, orkanartigen Luftströmungen unbestreitbar zur Entfernung schädlicher Stoffe und zur Verhütung ansteckender Krankheiten beitragen, so störend erweisen sie sich auf der anderen Seite, namentlich wenn sie mit Schneefall verbunden sind, der sich, wenn auch nicht jedes Jahr, so doch hie und da der ungehinderten Benützung der Bahn für einige Stunden störend in den Weg stellt. Ist er auch selten nur bedeutend, so werden doch die feinen Flocken, aus denen er gewöhnlich besteht, in wilden Wirbeln durch die Luft gepeitscht, zuweilen mit einem durch die Windsbraut erzeugten großen Getöse. Diese funkelnden Schneeteile, ungreifbar wie der Staub, den die Stürme in der großen Gangesebene Indiens massenhaft erzeugen, finden gleich dem feinen indischen Staube einen Weg durch Spalten, Ritzen und Fugen an Thüren und Fenstern der menschlichen Wohnungen. Gleichzeitig pfeift und saust der Wind um die leichten Bretterhäuser, als wolle er sie von der Erde wegfegen. Mag es auch sonderbar erscheinen: unpassend ist es nicht, einen solchen Schneesturm mit einem auf dem Meere tosenden Orkane zu vergleichen.

Zur Sommerszeit kommen in Kansas alljährlich, sogar in Höhen von 3000 bis 4000 Fuß über dem Meere einige sehr lästige, weil sehr heiße Tage vor, wo das Thermometer im Schatten stundenlang auf 30°, zuweilen sogar 35° Celsius steht.

Dann aber weht gar nicht selten von den hohen, teilweise mit Schnee bedeckten, im Westen sich erhebenden Felsengebirgen eine Brise herab, die ungemein erfrischend wirkt und die ungewöhnlich heiße Atmosphäre erträglich macht; da sie eine schnelle Verdunstung des Schweißes herbeiführt, ist selbst dann die Hitze bei Weitem nicht so unangenehm fühlbar, wie eine gleich hohe Temperatur in einer feuchten Gegend. Zuweilen ist diese Brise, die gegen zehn Uhr Morgens beginnt und vielfach ununterbrochen bis fünf Uhr, ja sogar sechs Uhr Nachmittags anhält, ihrer Stärke und Heftigkeit halber nicht immer sehr angenehm.

Aber aller hier aufgeführten Schattenseiten ungeachtet ist das Klima von Kansas unbestreitbar stärkend, erfrischend, der Gesundheit des Menschen in jeder Beziehung zuträglich. Ansteckende Krankheiten sind selten und treten niemals heftig auf; sie kommen nur in sumpfigen, hie und da längs den Flußläufen vorhandenen Niederungen vor. Dem dortigen Klima verdanken gar Manche, Kinder sowohl, als Erwachsene, die in Europa oder den östlichen und südlichen Staaten an der Schwelle des Todes gestanden hatten, ihre Wiedergenesung; waren sie auch früher Jahre hindurch siech und kränklich, so erfreuen sie sich jetzt einer dauerhaften Gesundheit. In den westlichen, unweit der Felsengebirge befindlichen Gegenden, die eine Höhe von 3000 bis 4000 Fuß erreichen, finden an Asthma und Herzkrankheiten leidende Personen, wenn auch nicht immer gänzliche Befreiung, so doch beträchtliche Linderung ihrer Schmerzen. Auch gewähren diese größeren Erhebungen einen bedeutenden Schutz gegen Lungenkrankheiten. Freilich ist eine sichere Heilung dieses schrecklichen Übels nur dann mit Sicherheit zu erwarten, wenn es noch in der ersten Entwickelung begriffen ist.

Wie fast überall in den Vereinigten Staaten von Amerika,

so ist auch in Kansas (wie überhaupt auf allen westlichen Prairien) der Herbst die angenehmste und schönste Jahreszeit, die man als sogenannten „Indian summer" (indianischen Sommer) bezeichnet. Es fällt dann wenig Regen; die Tage sind warm und sonnig und häufig fast windstill; doch treten in der Nacht Fröste auf. Eigentümlich für den Indianersommer, für den es jedoch eine bestimmte Periode des Eintretens und der Dauer nicht gibt und der sich zuweilen, aber ganz ausnahmsweise, fast gar nicht geltend macht, ist ferner ein schleierartiger, aber so überaus feiner Nebel, daß man ihn nur an entferntliegenden Gegenständen wahrnimmt; nach der indianischen Anschauung sind es Wolken, die Nanabozhoo, der Odschibwe Noah, aus seiner Tabakspfeife bläst. Dieser Nebel beeinträchtigt nicht die oft wunderbare Schönheit des in dieser Jahreszeit herrschenden Klimas, das sich durch eine überaus wohlthuende Weichheit und Wärme der ruhigen und friedlichen Luft auszeichnet.

„Der Himmel leuchtet, ein saphirner Schild,
Es strahlt an ihm die Sonne hehr und mild,
Nicht tötlich, nein, nur schmeichelnd allem Leben."

Udo Brachvogel im Gedichte „Indianer-Sommer".

Freilich fehlen den so häufig baumlosen Prairien von Kansas die überaus malerischen Effekte, die in den bewaldeten östlichen Gegenden durch die unglaublich große Mannigfaltigkeit des auf die verschiedenartigste Weise gefärbten Laubes hervorgebracht werden. Wenn zu dieser, zuweilen geradezu wunderbar schönen und entzückenden Jahreszeit der milde Abendwind in dem hohen Prairiegrase mit den zahlreich vorhandenen schönen Blumen spielt und tändelt, wenn er sie, wie eines Sees Wogen sanft hin und her bewegt, wenn die schlanken, gebleichten Halme sich neigen und beugen, wenn ihre gefüllten reifen Samenkapseln aneinander schlagend hierdurch leise rasseln: dann bleibt

der Indianer, der Sohn der Wildnis, sinnend stehen und sagt, von ehrfurchtsvollen Schauern durchbebt: „Der Große Geist durchwandelt jetzt die Prairie". Er bekundet hierdurch, gleich wie jedes noch so rohe Volk, das ich wenigstens bisher gesehen habe, in seiner Art seinen Glauben an ein hoch über dem Menschen stehendes, ihn weit überragendes Wesen.

Der Indianersommer ersetzt in jeder Hinsicht den der Prairie beinahe gänzlich fehlenden Frühling und tritt im Allgemeinen mit großer Regelmäßigkeit auf; er erstreckt sich zuweilen bis zur Mitte Dezembers, wo ihm dann ein plötzlich eintretender Schneesturm ein jähes Ende bereitet. Sehr treffend sagt in dieser Hinsicht Udo Brachvogel in seinem bereits erwähnten Gedichte „Indianer-Sommer":

„Und dies ist Herbst? So sterben Wald und Flur?
Wie ist dann das Erwachen der Natur,
Wenn noch ihr Tod sich hüllt in solches Leben?"
Da rauscht die Antwort aus des Waldes Schoß,
Ein Windstoß braust heran und noch ein Stoß,
Und läßt ein Meer von Blättern niederbeben.

Rings quillt es plötzlich auf wie Schleierflug,
Schneewolken weh'n daher in dichtem Zug,
Von Norden pfeift's und trübe wird's und trüber.
Der Taube Ruf verstummt; und in den Fall
Der Blätter rauscht's wie leiser Seufzerhall:
Noch eine Nacht — und Alles ist vorüber.

* * *

Ehe uns die Bahn in der Nähe von Coolidge — der Ort liegt 779.4 Km von Kansas City entfernt — aus Kansas entführt, habe ich der Vollständigkeit halber noch auf eine in diesem Staate seit einiger Zeit vorhandene Eigentümlichkeit aufmerksam zu machen, die diesem gesegneten amerikanischen Landstriche eine wahrhaft traurige Berühmtheit verschafft hat. Schon

während meiner Anwesenheit in Kansas (Sommer 1880) zeigten sich daselbst unverkennbar die Anfänge einer lebhaften Bewegung zu Gunsten der Temperenzelei. Im Bismarck Grove, einem interessanten Gehölz, das etwa 4 Km von dem SS. 66—68 geschilderten Lawrence entfernt ist und das wiederholt zu kirchlichen und weltlichen Zusammenkünften, zu Ausflügen und Picknicks benützt wurde, fand im letzten Drittel des August 1880 eine der für den Staat Kansas folgenschwersten Versammlungen statt. Denn da kamen die wütendsten und fanatischsten Temperenzler von ganz Kansas und auch von anderen Staaten herbei, alle von dem wahnsinnigen Gedanken beseelt, aus Kansas das Maine des amerikanischen Westens zu machen, d. h. ein Gesetz zu erwirken, laut welchem die Herstellung und der Verkauf von gegorenen oder gebrannten Getränken irgend einer Art im ganzen Staate Kansas verboten sein sollte. Die Anstrengungen der Temperenzler, an deren Spitze sich John P. St. John, der Gouverneur von Kansas stellte („der heilige Johannes“, wie ihn die Deutschen ironisch nennen), wurden, was unglaublich erscheint, aber leider nur zu wahr ist, mit Erfolg gekrönt. Denn seit dem 1. Mai 1881 ist innerhalb des ganzen Umfangs des Staates Kansas die Herstellung sowohl, als auch der Verkauf von spirituösen Getränken irgend einer Art, unter Androhung schwerer, in Geld und Gefängnis bestehender Strafen auf das Strengste verboten! Ein Glas Bier, ein Glas Wein, ein Glas magenstärkender Damenliqueur, ein Gläschen Schnaps (ein sogenannter Wuppdich) darf nur auf Grund ärztlicher Verordnung verabreicht und genossen werden!! Größere Mengen von Spirituosen irgend einer Art dürfen nur zu technischen oder wissenschaftlichen Zwecken Verwendung finden. Nach dem Buchstaben des Gesetzes ist eigentlich in Kansas auch der Wein beim heiligen Abendmahl verboten,

woran jedoch sogar viele Temperenzgeistliche Anstoß nahmen. Es wurde nun gerichtlich erklärt, daß der Genuß des Weines bei dieser Gelegenheit, als eine Religionspflicht, nicht strafbar sei.

Doch ist nunmehr dieses unsinnige Temperenzgesetz, das unter Beistand verrückter Amerikanerinnen, sogenannter Temperenzhexen, Betseucherinnen und überspannter Blaustrümpfe und mit Hülfe erbärmlicher Kniffe und elender Schliche zu Stande kam, das die individuelle Freiheit auf das Höchste verletzte und wohlerworbene Rechte arg schädigte, so gut wie beseitigt. Denn an die Stelle des Gouverneurs St. John wurde am 7. November 1882 mit überwältigender Stimmenmehrheit George Washington Glick, ein verständiger und einsichtsvoller Mann, ein Freund der Deutschen und ein ausgesprochener Feind jedes Temperenzzwanges, der schon bei der amtlichen Beratung dieses Gesetzes seine Stimme dagegen erhoben hatte, zum Gouverneur von Kansas erwählt. Mit Bestimmtheit läßt sich nun eine baldige gesetzliche Änderung des seit 1. Mai 1881 in Kraft getretenen Temperenzgesetzes erwarten, das Hunderte, ja Tausende empfindlich schädigte, das manche hochachtbare Deutsche veranlaßte, dem Staate Kansas den Rücken zu wenden, das namentlich während der ersten Zeit seines Bestehens den Strom der für dieses Land so überaus wichtigen Einwanderung staute (was Herr C. B. Schmidt zu Topeka in Kansas, der langjährige hochverdiente General- und Einwanderungsagent der Santa Fe Bahn, der für die Einwanderung nach Kansas mehr gethan hat, als irgend ein anderer Mann, in der in der Staatshauptstadt Topeka erscheinenden Zeitung „The Commonwealth“ unwiderleglich nachgewiesen hat), das überhaupt in keiner Weise die Vorteile brachte, die man von ihm erwartete. Das Einzige, was man allenfalls zu Gunsten dieses Gesetzes, das die Deutschen in Kansas ironisch den „Sankt

Johannessegen" nannten, eigentlich vorbringen kann, besteht darin, daß es vielleicht etlichen, aber nicht einmal allen gemeinen Spelunken, nämlich den Schlupfwinkeln von Gewohnheitssäufern, Trunkenbolden, falschen Spielern und rohen Gesellen aller Art den Untergang brachte.

Die von den Wassersimpeln behufs Begründung ihres Verfahrens wiederholt ausgesprochene Behauptung, daß in Gegenden, wo ein gänzliches Verbot des Handels mit geistigen Getränken, ihrer Herstellung und ihres Genusses bestehe, die Moral sich hebe und die Zahl der Verbrechen sich wesentlich mindere, hat sich sowohl in Kansas, als auch anderswo als durchaus irrig erwiesen. Wie Gouverneur G. W. Glick nachwies, befanden sich im Laufe des ersten Prohibitionsjahres 18 Sträflinge oder 3 Prozent mehr im Staatszuchthaus von Kansas, als während des vorherigen Jahres, wo die Temperenzgesetze noch nicht in Kraft gewesen waren. Eine andere für die Temperenzler zermalmende Thatsache ist folgende. Im Jahre 1874, wo in Massachusetts noch das Prohibitivgesetz gegen geistige Getränke bestand, kamen daselbst 28,044 Verhaftungen wegen Betrunkenheit und 23,981 Verurteilungen aus demselben Grunde vor, und es gab daselbst nicht weniger als 5609 Lokale, wo geistige Getränke im Geheimen, trotz des Verbots, verkauft wurden. Nachdem aber die republikanische Staatsgesetzgebung so vernünftig gewesen war, an Stelle des Prohibitivgesetzes ein Licenzgesetz zu geben, gestalteten sich im Jahre 1877 die amtlichen Zahlen so: Verhaftungen wegen Betrunkenheit mußten, obgleich sich die Bevölkerung inzwischen vermehrt hatte, nur 20,657 vorgenommen werden, die Zahl der wegen Betrunkenheit erfolgten Verurteilungen aber betrug nur noch 17,862. Diese erfreuliche Verminderung der Trunkenheit rührte daher, daß an die Stelle der 5609 geheimen Kneipen vom Jahre 1874, auf

Grund des Licenzgesetzes 5273 offene, vom Staate konzessionierte Wirtschaften getreten waren.

In Kansas hat sich während der Dauer des Temperenzgesetzes unwiderleglich der Geheimverkauf von spirituösen Getränken ungemein gesteigert, und die Packetgesellschaften oder Expreßcompagnien, wie sie in Amerika genannt werden, betrieben mit der Versendung von Liqueurpacketen an Private ein blühendes, höchst einträgliches Geschäft.

Als ein anderes, überaus trauriges Symptom muß ferner hervorgehoben werden, daß in Kansas in Folge des Verbots aller geistigen Getränke der zerrüttende Opiumgenuß immer mehr und mehr überhand nahm, dem man sich bekanntlich ganz im Geheimen, in unauffälliger Weise, ergeben kann. So erweist sich also die Temperenzlerei nicht nur als eine Quelle des Unrechts, sondern auch zugleich als eine Quelle eines entsetzlichen, den Irrenhäusern beklagenswerte Opfer zuführenden Lasters.

Die Anfangs von vielen Seiten gehegte Hoffnung, daß die Vollstreckung des Temperenzgesetzes in aller Schärfe in Kansas unmöglich sein werde, hat sich nur teilweise erfüllt. Die Gesetzesübertreter zur Strafe zu ziehen, gelang freilich nur in verhältnismäßig wenigen Fällen, wo aber dann sehr schwere Strafen verhängt wurden. So wurde zu Hutchinson in Kansas der Wirt Isaak Wolfenberger im Juni 1882, nachdem er kurz vorher erst wegen Verkaufs von geistigen Getränken eine dreißigtägige Gefängnisstrafe abgebüßt hatte, desselben Vergehens, über das sich die Geschwornen zweimal nicht zu einigen vermocht hatten, im dritten Prozeß schuldig befunden und zu einer Geldbuße von 700 Dollars und in die Gerichtskosten, — Alles in Allem zu ungefähr 800 Dollars verurteilt.

Weit trauriger verlief der Fall des Wirtes Alfred W.

Burnett zu Weir City im Cherokee Kreise von Kansas, der wegen Übertretung des Temperenzgesetzes zu einer Geldbuße von hundert Dollars und in die Kosten verurteilt und noch dazu auf dreißig Tage in's Gefängnis geworfen wurde. Der arme Mann verfiel in Folge dieses harten Urteils in Schwermut, und kurz darauf, nachdem er aus dem Gefängnis entlassen war, erschoß er sich.

Die weitaus größere Zahl der Angeklagten mußte jedoch freigesprochen werden, weil sich die Geschwornen nicht einigen konnten. Einmal hat sogar ein vor Gericht Gestandener den Spieß mit Erfolg umgedreht und auf Grund seiner Freisprechung dem gemeinen Denunzianten, einem Spitzel, der, zu seiner Schande sei's gesagt, ein Student der Staatsuniversität zu Lawrence war, einen von ihm siegreich gewonnenen Prozeß wegen „betrügerischer Absicht zu schaden" an den Hals gehängt.

Zur Umgehung des Temperenzgesetzes ersannen die Wirte eine Menge zuweilen höchst drolliger Mittel und Wege. Mit Ostentation wurde der „Saloon" — so heißt allgemein in Amerika eine Schenke — gesperrt, aber der Wirt übergab jedem seiner Stammgäste einen das Lokal öffnenden Schlüssel. Ein im Cherokee Kreise (dem südöstlichsten von Kansas) wohnender schlauer Wirt verwandelte sich über Nacht in einen praktischen Arzt, verschaffte sich eine auf seinen Wirkungskreis bezügliche Licenz und verordnete nun seinen in großer Anzahl vorsprechenden Patienten, je nachdem ihre Fälle mehr oder minder gefährlich waren, Bier und Schnaps in größeren oder kleineren Mengen.

An traulichen, nur den Eingeweihten bekannten „Hinterstübchen" war natürlich auch kein Mangel. Ferner wurde Bier ganz öffentlich unter anderen Bezeichnungen verkauft,

z. B. „deutscher Thee“ oder „Meeresschaum“ (sea-foam) oder „braune Sauce“ und dergleichen mehr.

An Erfahrungen, wie man Temperenzgesetzen ein Schnippchen schlägt, fehlte es überhaupt von früher her nicht, wo sie vorübergehend in dem einen oder anderen Staate in Geltung gewesen waren. Am Ergötzlichsten trieben es die deutschen Bierwirte im Jahre 1870 zu Des Moines, der Hauptstadt von Jowa. Sie hatten alle ihre Saloons zu Aktiengesellschaften umgewandelt; die Gäste waren sämtlich Aktionäre oder wie man dort sagt „stockholders“. Ein Fremder nun, der in diese Verhältnisse nicht eingeweiht war, hatte folgende Präliminarien durchzumachen, ehe es ihm gelang, ein Glas Bier zu bekommen.

Zwei befreundete Reisende betreten eine sehr gefüllte Bierstube, setzen sich an einen leeren Tisch und verlangen zwei Glas Bier. Sofort eilt der Wirt herbei und sagt artig, aber bestimmt: „Meine Herren, ich bedauere, ich kann Ihnen kein Bier geben.“ „Warum denn nicht,“ sagen die Fremden erstaunt, „aber hier trinkt ja doch Alles Bier.“ „Allerdings, aber alle anwesenden Herren sind Aktionäre. Wenn Sie jedoch,“ fährt der Wirt in belehrendem Tone sehr ernsthaft fort, „Ihre Namen in dies Buch als Mitglieder unserer Gesellschaft eintragen und eine Aktie im Werte von einem Viertel Dollar kaufen wollen, so sind Sie berechtigt, Ihre Aktie sofort in Bier herauszunehmen, und ich habe Ihnen dann kein Bier verkauft und dem Buchstaben des Gesetzes ist völlig Genüge gethan.“ „Sehr wohl,“ rufen lachend die Fremden aus, „her mit dem Buch, hier unsere Unterschrift, hier ein Viertel Dollar, aber wir wollen nun auch sofort unsere Aktie austrinken und werden auch bald wiederkommen, um eine neue Aktie zu zeichnen und zu vertilgen.“

Im westlichen Kansas war überhaupt das ganze Temperenz-

gesetz von Anfang an ein toter Buchstabe, man kümmerte sich einfach nicht um dasselbe. Würde etwa in dem SS. 118—26 geschilderten Dodge City der hierzu befugte Beamte es gewagt haben, ohne Weiteres die Trinkstuben zu schließen und, wozu er das Recht hatte, die etwa anwesenden Gäste zu verhaften, so würde er sofort von dem Nächstbesten totgeschossen worden sein, dem wegen seiner That nicht ein Haar gekrümmt worden wäre. Hat doch in Dodge City ein Wirt die große Kühnheit gehabt, ein weithin sichtbares Plakat folgenden Inhalts vor dem Schenktisch zu befestigen: „One hundred Dollars will be paid to the widow of the witness, testifying against us", d. h. hundert Dollar werden der Witwe jenes Zeugen ausbezahlt, der gegen uns aussagt". Natürlich hat sich Jedermann gehütet, eine Aussage zu machen, die seine Frau zur Witwe und Besitzerin von hundert Dollars gemacht hätte.

Ehe es nicht gelungen ist, die ganze heuchlerische Temperenzpartei, deren Mitglieder, wie allbekannt, vielfach heimlich dem Trunke ergeben sind, nebst ihrem Anhange von Betseucherinnen, Temperenzhexen, Spitzeln und Angebern mit Stumpf und Stil auszurotten, ehe nicht in den Vereinigten Staaten in Betreff des Genusses von spirituösen Getränken dieselben Anschauungen allgemein vorherrschen, wie seit Jahrhunderten in europäischen civilisierten Ländern, kann nur cum grano salis von der so viel gepriesenen amerikanischen Freiheit die Rede sein. Die Temperenzwut ist eine nur auf die echten Yankees sich beschränkende Geisteskrankheit, die wir bei keinem anderen Kulturvolke der Erde in gleichem Maße wiederum vorfinden. Sie ist eine hoffentlich bald vorübergehende Geistesepidemie, vergleichbar etwa den Hexenverfolgungen und der Inquisition in Europa während des finsteren Mittelalters. Nebenbei zieht sie die Scheinheiligkeit groß. Wenn in Orten, wo nur Sonntags

die Temperenz streng geübt werden muß, die Thüren der Wirtschaften geschlossen sind und durch die verhängten Fenster kein Trinken wahrgenommen werden kann, dann faltet der amerikanische Sabbathmucker andächtig die Hände und freut sich, „daß der Sabbath geheiligt wird“. Was übrigens die Leute hinter den verschlossenen Thüren treiben, ist ihm gleich. Man sieht es ja nicht und der äußere Schein ist gerettet.

Wie es übrigens die Temperenzfanatiker selbst in Wahrheit und Wirklichkeit mit der Enthaltsamkeit von geistigen Getränken halten, zeigt folgende lustige Begebenheit.

Ein Rheinpfälzer, der nach dem amerikanischen Westen einwandern wollte, besuchte auf der Reise dorthin seinen seit nahezu dreißig Jahren in der Nähe von Lancaster in Pennsylvanien ansässigen Onkel, der ein sehr wohlhabender Ökonom oder wie man in Amerika sagt, Farmer war. Neben dem reichen Sonntagsmahle stand anstatt des gewohnten Weines eine große Wasserflasche nebst Gläsern. Der Deutsche machte einige Bemerkungen darüber, die man mit der Erklärung beantwortete: „Mer sein halt Temperenz, bei uns darf kein Troppe Spiritus in's Haus.“ Nach dem Essen zog sich der Bauer zum Mittagsschläfchen zurück, die Mädchen gingen in die Sonntagsschule und die Jungen in die Scheune. Plötzlich rief die Tante den deutschen Neffen in die Küche, zog verstohlen eine Flasche Kirschwasser aus dem Wandschranke und sagte: „Komm, trink, — mein Alter ist so streng Temperenz, daß ich nichts merken lassen darf; aber man kriegt mitunter Leibweh.“ — Zehn Minuten später ruft der Alte seinen Gast in seine Stube, schließt eine mit verschiedenen Sorten von Schnapsflaschen gefüllte Kiste auf, nimmt eine heraus, schenkt ein und sagt: „Trink herzhaft; wenn mer auch Temperenzler sein, unsern guten Troppe halte mehr doch; aber die Alte darf's

bei Leibe nett wisse." — Etwas später geht der Besucher nach den Ställen, dort schleppen ihn die Söhne des Farmers in eine dunkele Ecke und ziehen eine Flasche aus dem Stroh mit den Worten: „Vetter, trink tüchtig, 's ist ein guter Whiskey; aber sag's unseren Alten nett, die sein verrückte Temperenzler."

Derartiges könnte sich, unter Deutschen wenigstens, im fernen amerikanischen Westen gegenwärtig nicht ereignen; denn hier sind unsere wackeren Landsleute durchweg die offenen und geschwornen Feinde jedes Temperenzzwanges, die, wo es im Geringsten möglich ist, die Heuchelei ihrer Gegner entlarven und ihnen, wo es angeht, köstliche Streiche spielen. Einer der gelungensten dürfte wohl folgender sein.

Bei einer starkbesuchten Generalversammlung der Temperenzler war zur Erhöhung der Feier eine Musikkapelle hinzugezogen, deren Dirigent und Mitglieder alle Deutsche waren. Die ihnen bekannte musikalische Unkenntnis der Wasserbolde benützend, verübten sie nun folgenden Ulk. Sowie der Präsident seine salbungsvolle Eröffnungs- und Festrede beendet hatte, intonierte die Musik:

„Bekränzt mit Laub den lieben, vollen Becher."

Auch alle übrigen von der Kapelle gespielten Stücke bezogen sich nur auf's Trinken und Kneipen und auf die Verherrlichung des Bechers und Zechers, und so ertönten nach und nach die erheiternden Weisen von:

„Wer niemals einen Rausch gehabt.
Im tiefen Keller sitz' ich hier.
Preiset die Reben, hoch preiset den Rhein.
Als Noah aus dem Kasten war.
Im schwarzen Walfisch zu Ascalon,"

und zum Schluß, als die Gesellschaft im Begriffe stand, auseinander zu gehen:

„Grad' aus dem Wirtshaus nun komm' ich heraus".

Dritter Abschnitt.

Die Santa Fe Bahn in Colorado

und

Neu Mexiko.

X.

Allgemeine Schilderung Colorado's.

Vier Km westlich von der Grenzstadt Coolidge, die, wie bereits S. 136 erwähnt, früher Sargent hieß und unter diesem Namen noch vielfach, aber irrig, auf Karten eingetragen ist und 779.4 Km von Kansas City entfernt liegt, betreten wir den Staat Colorado, den „Centennialstaat", wie er vielfach in Nordamerika deshalb genannt wird, weil dieses Gebiet am 1. August 1876 bei Gelegenheit der hundertjährigen Feier der Unabhängigkeitserklärung als Staat aufgenommen wurde. Colorado, dessen gebirgige Teile häufig — ob mit Recht oder Unrecht, wird sich noch zeigen — mit dem auszeichnenden Namen „die amerikanische Schweiz" bezeichnet werden, liegt zwischen dem 37° und 41° nördlicher Breite und dem 102° und 109° westlicher Länge. Es bildet ein Rechteck, das 270,644 Quadratkilometer = 104,500 englische Quadratmeilen umfaßt und daher nahezu ebenso groß ist, wie Ungarn und Siebenbürgen mit 280,000 Quadratkilometern.

Colorado wird in folgende 31 Kreise eingeteilt.

Kreis	Kreishauptstadt	Kreis	Kreishauptstadt
Arapahoe	Denver	Huerfano	Walsenburg
Bent	Las Animas	Jefferson	Golden
Boulder	Boulder	Lake	Leadville
Chaffee	Granite	La Plata	Parrot City
Clear Creek	Georgetown	Larimer	Fort Collins
Conejos	Conejos	Las Animas	Trinidad
Costilla	San Luis	Ouray	Ouray
Custer	Rosita	Park	Fairplay
Douglas	Castle Rock	Pueblo	Pueblo
Elbert	Kiowa	Rio Grande	Del Norte
El Paso	Colorado Springs	Routt	Hayden
Fremont	Canyon	Saguache	Saguache
Gilpin	Central City	San Juan	Silverton
Grant	Hot Sulphur Springs	Summit	Breckenridge
Gunnison	Gunnison	Weld	Greeley.
Hinsdale	Lake City		

In politischer Beziehung ist ferner zu erwähnen, daß der heutige nordamerikanische Staat Colorado etwas mehr als dreihundert Jahre hindurch zu Spanien, richtiger gesagt, zu Mexiko gehörte und erst durch den am 2. Februar 1848 zu Guadalupe Hidalgo abgeschlossenen Vertrag an die Vereinigten Staaten kam. Hatte auch bereits im Jahre 1540 der Spanier Vasquez Coronado von Süden, nämlich vom heutigen Neu Mexiko kommend, einen großen Teil des jetzigen Colorado's bereist, so ward es uns doch erst näher erschlossen durch den Kapitän Zebulon M. Pike, der zu Anfang dieses Jahrhunderts im Auftrage der amerikanischen Regierung das südliche Colorado erforschte und bei dieser Gelegenheit als der erste Weiße am 15. November 1806 den nach ihm genannten Pike's Peak sah, — einen 14,336 (nach anderen Messungen nur

14,150) Fuß hohen, weithin sichtbaren, zum ersten Male im Jahre 1820 von einem Dr. James erstiegenen Gipfel, der in 38° 48′ nördlicher Breite und 104° 59′ westlicher Länge liegt. Jetzt, wo von den an seinem Fuße gelegenen Orten Manitou und Colorado Springs ein recht guter Saumweg hinaufführt, wird er jährlich von vielen Hunderten von Personen, sogar einer erheblichen Anzahl von Damen besucht. Ich selbst bin am Donnerstag den 17. Juni 1880 in der Zeit von sieben Uhr Morgens bis sechs Uhr Abends von Manitou aus ohne jegliche Überanstrengung auf den Gipfel hinauf- und wieder heruntergeritten. Der ganz zufriedenstellende, für Jemand, der schwindelfrei ist, nahezu gefahrlose Weg hinauf zu dem Gipfel führt uns zuweilen durch überaus wilde Gebirgspartien. Der Gipfel selbst besteht aus einem großen, mit einer Unmasse von Steinen in allen Größen erfüllten Plateau. Wer übrigens glaubt, von dieser Höhe eine lohnende Aussicht zu haben, findet sich enttäuscht. Freilich stoßen uns oft in Reisebüchern enthusiastische Schilderungen der prachtvollen Aussicht auf, die man vom Pike's Peak hat; allein sie stammen von Personen, die, wie mir scheint, früher nie ein höheres Gebirge gesehen und von dem, was eigentlich eine schöne Aussicht ist, gar keine Idee haben. Schon die verhältnismäßig große Ausdehnung des ebenen und flachen Gipfels verhindert die Rundsicht; man könnte sie nur dann haben, wenn man noch einen 100 oder 150 Fuß hohen Aussichtsturm auf dem Gipfel selbst errichtete. Dazu kömmt noch, daß das Umhergehen auf den riesigen, den Gipfel bedeckenden, meistens in hohem Grade in Verwitterung begriffenen Syeniten und anderen Gesteinen ungemein beschwerlich und schwierig ist, so daß man, um auch nur einige hundert Schritt vorwärts zu kommen, einer ganz erheblichen Anstrengung und Zeit bedarf.

Auch auf dem Pike's Peak fand ich die Richtigkeit meiner auf anderen hohen Gipfeln wiederholt gemachten Erfahrungen bestätigt, daß nämlich nicht die Höhe eines Berges allein die Aussicht bedingt, sondern wesentlich auch seine Lage.

Auf dem Gipfel des Pike's Peak oder vielmehr auf dem Rande des Plateaus befindet sich ein einfaches zwar, aber solid aus Steinen erbautes Häuschen, in welchem, jeden Monat abwechselnd, das ganze Jahr hindurch zwei Militärpersonen wohnen, deren Aufgabe es ist, regelmäßig meteorologische Beobachtungen anzustellen, die sie dreimal täglich nach Washington, der politischen Kapitale Nordamerika's, mit dem bis in diese Höhe führenden Telegraphen berichten. Der Pike's Peak ist zur Zeit das höchste meteorologische Observatorium auf der ganzen Welt. Der erste wissenschaftliche Beobachter daselbst war ein Deutscher Namens Georg Böhmer, der es übrigens in der dünnen Atmosphäre dort oben nicht ganz vierzehn Tage aushielt.

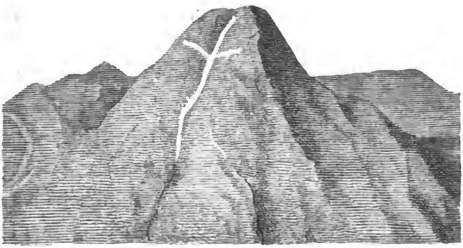
Es betrug auf dem Pike's Peak die mittlere Jahrestemperatur:

Zwischen 1. Juli 1878 u. 30. Juni 1879 21°.3 Fahr. = —5°.94 Cels. = —4°.76 R.
Zwischen 1. Juli 1879 u. 30. Juni 1880 18°.4 Fahr. = —7°.56 Cels. = —6°.04 R.

Die heftigsten nnd anhaltendsten Stürme treten auf dem Pike's Peak nicht, wie man im vorhinein erwarten sollte, in den Wintermonaten auf, sondern im April, wo überdies wiederholt Schnee bis zu einer Höhe von zehn Fuß fiel.

In geographischer Beziehung zerfällt der heutige nordamerikanische Staat Colorado in zwei gänzlich verschiedene Teile, von denen der östliche, ein Drittel des ganzen Gebietes einnehmend, ein großes Prairiehochland und der centrale und westliche, zwei Drittel umfassend, ein hochgehobenes Gebirgsland ist. Vom physikalisch-geographischen Standpunkte aus

kann man Colorado sogar in drei Teile zerlegen, nämlich in die Prairiehochebene, in die sich anschließenden Vorberge und in die Gebirgsregion (mit Einschluß der „Parks"). In der gebirgigen Region erheben sich die vielfach rauhen und unwirtlichen, an Gold und Silber und anderen wertvollen Metallen überaus reichen Felsengebirge (Rocky Mountains), die bei einer mittleren Breite von etwa 200 Km Colorado von Süd nach Nord in drei parallel laufenden Ketten durchziehen. Die östlichste dieser großen Ketten, gewöhnlich die Colorado Kette genannt, erhebt sich steil etwas westlich von Denver; ihre her-



Der Heilige Kreuzgipfel in Colorado.

vorragendsten Gipfel, alle über 14,000 Fuß hoch, sind der Long's Peak (14,271 Fuß), der Gray's Peak (14,341 Fuß) und der Pike's Peak (14,336 Fuß). Westlich von dieser mächtigen Gebirgskette dehnen sich ausgedehnte Plateaus aus, die sogenannten Parks, d. h. jetzt mit Gräsern und Bäumen bedeckte, teils größere, teils kleinere, nunmehr fast durchweg trockene Betten ehemaliger Seen. Diese Parks, die dann westlich wieder von einer Gebirgskette begrenzt werden — man nennt sie die Park's Kette, — sind eine charakteristische Eigentümlichkeit der Felsengebirge. Die Parkskette enthält nicht

weniger als zwanzig Gipfel, von denen jeder über 13,000 Fuß hoch ist.

35 Km westlich von der Park's Kette befindet sich die größte Erhebung der Felsengebirge, die sogenannte „Große amerikanische Wasserscheide", englisch „the continental divide" genannt, da sie die Gewässer, die zum atlantischen Ocean strömen, von jenen trennt, die dem stillen Meere zufließen. In dieser, die große Wasserscheide bildenden mächtigen Gebirgskette ragen gar manche Gipfel über 14,000 Fuß empor, unter denen namentlich der 14,176 Fuß hohe Heilige Kreuzgipfel zu erwähnen ist, da er während der Sommermonate in einer eigentümlichen, stets mit Schnee erfüllten großen Schlucht, die aus zwei tiefen Spalten besteht und wenige hundert Fuß unter dem Gipfel liegt, das unverkennbare Zeichen eines sehr deutlich ausgeprägten Kreuzes trägt. Im Winter, wo der Gipfel bis tief herab mit Schnee bedeckt ist, tritt es natürlich nicht hervor. (Siehe Bild auf vorhergehender Seite.)

In den südlichen Teilen der „continental divide" zweigt sich von ihr die eine südsüdöstliche Richtung einschlagende Sangre de Cristo Kette ab, in der wir den 14,464 Fuß hohen Sierra Blanca Peak antreffen, — den höchsten Gipfel ganz Colorado's, der namentlich von der Umgebung des zwischen dem La Veta Paß und der Stadt Alamosa gelegenen Forts Garland sehr schön zu erblicken ist.

Obschon alle die hohen Felsengebirgsgipfel Colorado's weit über die bei 11,000 bis 11,500 Fuß endende Baumgrenze hinausreichen, die man in Amerika die timber-line nennt, und das ganze Jahr hindurch mit Schnee bedeckt sind (im Hochsommer allerdings nur mit sehr geringem, zuweilen fast gar keinem), so können sie doch ohne besondere Schwierigkeit bestiegen werden. Gletscher gibt es nirgendwo im Staate Colorado.



Der Marble Canyon im Coloradofluß.

Nach allen Richtungen hin werden die hohen Felsengebirge Colorado's von Thälern durchzogen, deren wir übrigens hier zwei Arten zu unterscheiden haben, nämlich breite, oder richtiger gesagt solche, wie wir sie häufig in unseren Alpen und überhaupt europäischen Gebirgen antreffen, und schluchtenartige, die in Colorado mit dem Namen Canyons bezeichnet werden. Die Canyons, enge, vielfach gewundene, tief eingeschnittene, schluchtenartige Thäler, deren Sohlen fast durchgehends von schäumenden und brausenden Gewässern durchzogen, ja zuweilen völlig von ihnen erfüllt werden, und deren Seiten von steilen und mächtigen, hie und da sogar riesigen, weil mehr als zweitausend Fuß hohen Felswänden begrenzt sind, nehmen unter den großartigen Naturschönheiten, die in so zahlreicher Menge in den Felsengebirgen Colorado's anzutreffen sind, unbestreitbar eine der hervorragendsten Stellen ein. Manche dieser Canyons, von denen sich freilich keiner mit dem großartigen, im XV. Kapitel zu schildernden, einzig dastehenden Großen Colorado Canyon messen kann, sind jetzt leicht zugänglich und werden jährlich während der Sommermonate von Hunderten von Reisenden besichtigt oder richtiger gesagt, angestaunt und bewundert. Aber nicht die Natur allein fesselt uns hier, auch die überaus merkwürdigen, einen Triumph der Technik bildenden schmalspurigen Eisenbahnen erregen in hohem Grade unsere Aufmerksamkeit. Nebenbei bemerkt, hat der Staat Colorado zur Zeit das großartigste und ausgedehnteste schmalspurige Eisenbahnsystem der Vereinigten Staaten. Die auf schmalspurigen Bahnen benützten Wagen, wenigstens solche neuester Konstruktion, sind so wenig von jenen verschieden, wie sie auf breitspurigen oder Normalgeleisen verwendet werden, daß man kaum einen Unterschied zu erkennen vermag.

Es verdient hier hervorgehoben zu werden, daß gegen-

wärtig in Colorado die höchsten Eisenbahnen, nicht nur Nordamerika's, sondern der ganzen Welt anzutreffen sind. So führt die schmalspurige Denver & Rio Grande Bahn über folgende hohe Päſſe der Felsengebirge: Alpine, 11,525 Fuß, Fremont, 11,540 Fuß, Marshall, 10,760 Fuß, Tennessee, 10,340 Fuß, Chama Summit (zwischen Colorado und Neu Mexiko gelegen) 9960 Fuß nnd La Veta Paß 9339 Fuß. Es überschreitet ferner die Denver & South Park Division der Union Pacificbahn den Kenosha Paß in einer Höhe von 10,139 Fuß; die Station Leadville bei der gleichnamigen, SS. 174—78 geschilderten Silberstadt dürfte kaum niedriger, sondern eher noch einige hundert Fuß höher sein. Die Colorado Central Bahn steigt hinan zu den Städten Georgetown, 8452 Fuß hoch und Central City, 8300 Fuß hoch. (Siehe S. 181 und S. 179.)

Bietet schon eine Eisenbahnfahrt hinan zu diesen großen Höhen eine Fülle des Interessanten und Anziehenden, so erscheint sie uns während des Durchzugs durch die Canyons vielfach noch fesselnder. Namentlich wird nahezu allgemein der Große Arkansas Canyon und jene in ihm vorhandene Partie, die mit dem Namen „Königsschlucht" (englisch Royal gorge) bezeichnet wird, dem Schönsten und Großartigsten angereiht, was überhaupt in Colorado ein Canyon zu bieten vermag*). Der Clear Creek Canyon wird ebenfalls viel gepriesen, hält aber nach allseitig verbreiteter Ansicht doch keinen Vergleich mit dem Arkansas Canyon aus. Der Platte Canyon hat einzelne sehr interessante Partien, aber die Großartigkeit der

*) Eine eingehendere Schilderung des Großen Arkansas- und Clear Creek Canyon habe ich in der „Gäa", Band XVIII, SS. 65—69 veröffentlicht.

beiden anderen erreicht er, wie jeder Unbefangene zugeben muß, nirgends. Jeden dieser Canyons habe ich mehrmals im Sommer des Jahres 1880 bereist.

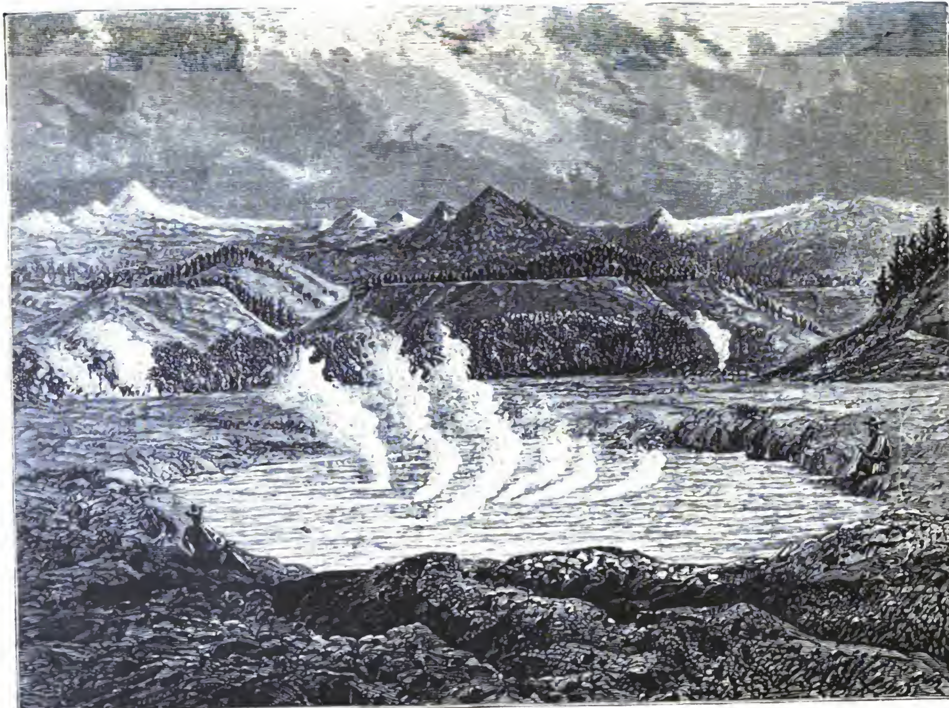
In keinem Canyon, er mag sich befinden, wo er will, stößt man auf irgend eine idyllische Landschaft; Felsen, die mannigfachsten Bergformen, alle aber rauh und zerrissen, Wildheit, — das ist der allgemeine Charakter der Canyons. Und mitten durch solch eine schauerige Bergwildnis hindurch schlängelt und windet sich die Bahn; ich betone absichtlich, sie windet sich, denn ich glaube nicht, daß sie während des Durchzugs durch diese Engschluchten auch nur ein einziges Mal während zweihundert Metern völlig gerade und eben verläuft. Und doch sind, was uns in hohem Grade überrascht, die Züge nicht etwa klein; sie bestehen nicht aus etlichen, sondern fast immer aus vielen, meistens sehr schwer mit Gold- und Silbererzen und Kohlen beladenen Wagen. Die Schnelligkeit, mit der sich die Züge bewegen, ist jedoch sowohl thalauf- als thalabwärts nur eine mäßige.

Die mit einem einfachen zwar, aber ganz zweckentsprechenden Tanzpavillon ausgestattete Station Beaver Brook im Clear Creek Canyon ist ein vielbesuchter Vergnügungsplatz für Sonntagsausflüge, die hieher von dem 38.6 Km entfernten Denver vielfach während der schönen Jahreszeit veranstaltet werden. Namentlich berühmt sind mit vollem Rechte die sogenannten Mondscheinpartien. Denn die steilen, dunkeln Felsen, vom hellen, hier zur Sommerszeit nie getrübten Mondlicht beleuchtet, sehen geradezu magisch aus. Diese Mondscheinpartien haben mehr als einmal den Keim zu einer beseligenden Verlobung und einer bald darauf folgenden noch glücklicheren Ehe gelegt. Denn wenn bei einer solchen Veranlassung einem jungen Menschen das Herz nicht aufgeht, — dann hat er überhaupt keines.

Wer übrigens den Clear Creek und den Großen Arkansas Canyon gesehen hat, kennt so zu sagen alle anderen in Colorado vorhandenen. Es tritt uns eben stets dasselbe Bild der Rauheit, Starrheit und Wildheit entgegen. Wir gewahren überall die engen Thalsohlen, die riesigen Felsblöcke, die kolossalen Steinmassen, die steilen Wände, die himmelhoch anstrebenden Abhänge. Bei ihren riesigen Proportionen macht es in der That sehr wenig Unterschied, ob sie hundert oder fünfhundert Fuß höher oder niedriger sind. Überall in diesen Colorado Canyons finden wir während der Sommermonate das gleiche schöne, äußerst angenehme, nahezu regenlose Klima. Wir müssen uns unwillkürlich sagen, daß ein passenderer und treffenderer Name als „Felsengebirge" wenigstens für diese Gebirgslandschaft gar nicht hätte ersonnen werden können.

* * *

Charakteristisch für Colorado ist das häufige Vorkommen von mineralischen und heißen Quellen der verschiedensten Temperatur und chemischen Zusammensetzung, wie sie wohl in solcher Menge, abgesehen von Nevada, in keinem anderen Staate Nordamerika's gefunden werden dürften. Daß sie sich zu Heilzwecken vorzüglich eignen, wurde mehr als einmal geradezu unwiderleglich nachgewiesen. Ist auch an gar manchen Quellen, z. B. Poncha Hot Springs an der Denver & Rio Grande Bahn, Cottonwood Hot Springs im Chaffee Kreise (10 Km westlich von Buena Vista), Liberty Hot Springs bei Wagon Wheel Gap, Pagosa Hot Spring (7084 Fuß über dem Meere; von der in Neu Mexiko unweit der Grenze Colorado's gelegenen Station Amargo der Denver & Rio Grande Bahn leicht zu erreichen) für die Unterkunft von Gästen hinreichend Sorge getragen, so gibt es doch zur Zeit in ganz Colorado eigent-



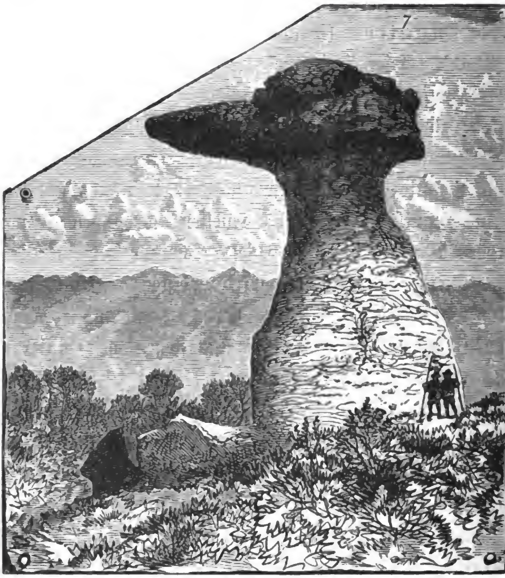
Die heißen Quellen zu Pagosa in Colorado.

lich nur zwei Orte, wo sich Badegäste regelmäßig und in größerer Anzahl einfinden. Der berühmteste, von weither besuchte Badeort ist das 6300 Fuß hohe, südlich von Denver 128 Km gelegene und von da mit der Denver & Rio Grande Bahn und von Pueblo mit der Santa Fe Bahn leicht zu erreichende Manitou (sprich Manitu mit starker Betonung von Man). Hier sind mehrere größere Hotels vorhanden (Beebee House, Cliff House, Manitou House und andere), die eine sehr zufriedenstellende Unterkunft gewähren. Das schöne und geräumige und vorzüglich eingerichtete Beebee House, in dem ich wohnte, ließ fürwahr nichts zu wünschen übrig.

In Manitou sind sechs Quellen vorhanden, genannt: Navahoe, Manitou, Little Chief, Shoshone, Iron Ute und Soda. Das Mineralwasser wird meistens getrunken. Die Einrichtungen der wenigen hier vorhandenen und schwach benützten Bäder sind sehr einfach und stehen weit hinter jenen zurück, wie wir sie selbst in ganz kleinen deutschen Bädern vorzufinden gewohnt sind.

Manitou ist übrigens nicht nur wegen seiner Mineralquellen berühmt, sondern mit vollem Rechte auch wegen seines schönen Klimas und seiner prachtvollen Umgebung. Denn gerade über Manitou ragt der von hier aus leicht zu ersteigende, 14,336 Fuß hohe Pike's Peak empor (siehe S. 158—60); ein Spaziergang von wenigen Kilometern führt uns in den Monument Park, ein näherer noch in den „Garden of the Gods", zu deutsch den „Göttergarten", besser gesagt in ein Gebirgsterrain, das zwar nichts von dem aufweist, was wir unter einem Garten verstehen, dafür aber eine Unzahl der verschiedensten und merkwürdigsten Felsgebilde aus Sandstein, von denen der originelle Amboß Felsen auf nächster Seite abgebildet ist. Kaum 1 Km nördlich vom Göttergarten liegt

Glen Eyrie, eine höchst sehenswerte wild-romantische Felsengruppe, in deren Mitte sich General William J. Palmer, der hochverdiente Präsident der Denver & Rio Grande Bahn,



Der Amboß Felsen im „Göttergarten", Colorado.

eine sehr hübsche, von Garten und Park umgebene Villa gebaut hat.

Weniger besucht als das Bad Manitou ist das im Clear Creek Canyon gelegene, von Denver 61.2 Km entfernte Idaho Springs (sprich Aidaho mit Betonung der Silbe Ai), in dessen 110° Fahr. = 34°.7 R. heißen Quellen hauptsächlich



gebadet wird. Die hierauf bezüglichen Einrichtungen sind übrigens noch mangelhafter als in Manitou.

* * *

Wie ungemein rasch die Bevölkerung Colorado's zugenommen hat, ergibt sich daraus, daß es im Jahre 1870 nur insgesamt 39,864 Einwohner enthielt, von denen fast die Hälfte — 15,515 — aus Männern im Alter von 21 und mehr Jahren bestand, und worunter sich 6599 im Auslande (1456 in Deutschland) Geborene befanden, wogegen es deren nunmehr (Herbst 1883) mindestens 220,000 zählt (laut dem im Juni 1880 vorgenommenen amtlichen Census allerdings nur 194,649, nämlich 129,449 männlichen und 65,200 weiblichen Geschlechts), eine für den großen Umfang des Gebietes freilich noch immer äußerst spärliche Bevölkerung. Während ferner Colorado im Jahre 1870 nur 15 Städte mit insgesamt 12,681 Einwohnern hatte, wies es im Jahre 1880 deren 40 mit zusammen 102,219 Bewohnern auf. Doch gibt es selbst heute noch im ganzen Staate Colorado nur die hier folgenden zehn Städte mit je über zweitausend Einwohnern.

Boulder	Golden
Central City	Leadville
Colorado Springs	Pueblo
Denver	Silver Cliff
Georgetown	Trinidad.

Montezuma mit nur 56 Seelen war im Jahre 1880 das kleinste Städtchen Colorado's.

Leider sind von der heutigen Gesamtbevölkerung Colorado's nur ein Drittel weiblichen, zwei Drittel hingegen männlichen Geschlechts. Der Mangel an Damen, unter denen wir überdies etlichen „Felsengebirgsblumen" eigenster und seltenster Art

begegnen, macht sich sehr fühlbar; in dem Städtchen Kokomo mit 808 Einwohnern (nebenbei bemerkt, einem der höchsten Orte Colorado's, da er 10,200 Fuß über dem Meeresspiegel erbaut ist), gab es deren im Juni 1880 nur 81, in der Stadt Alpine mit 502 Einwohnern nur 75, in Irwin mit 1024 Seelen nur 60.

Die größte, und in jeder Hinsicht wichtigste und bedeutendste Stadt Colorado's, zugleich seine politische Hauptstadt, ist Denver im Arapahoe Kreise, „the Queen City of the Plains", im Jahre 1859 angelegt und nach dem damaligen verdienten Gouverneur von Kansas genannt. Denver ist in 39° 45′ nördlicher Breite, 105° 4′ westlicher Länge und 5269 Fuß über dem Meere in der ebenen, vom Fuße der Felsengebirge begrenzten Prairie erbaut. Es hat wirklich eine reizendschöne Lage, und gäbe es keine Salzseestadt — Salt Lake City in Utah, die Hauptstadt der Mormonen, — so müßte man unbedingt Denver als die schönstgelegene Stadt ganz Nordamerika's erklären. Denver soll nunmehr gegen 60,000 Einwohner zählen, worunter jedoch sicher 10,000 als „floating population" mitinbegriffen sind, nämlich Bergleute aller Art, Touristen, Reisende, Handwerker u. s. w., die nur vorübergehend, aber nicht ständig ihren Aufenthalt daselbst haben. Denver hat eine so große Anzahl von Deutschen, daß sogar zwei deutsche Zeitungen und zwei deutsche Turnvereine recht gut nebeneinander bestehen können. Wenn wir an einem schönen Sommerabend den „Cremona Park" besuchen, worunter wir uns jedoch keinen Park vorstellen müssen, sondern einen von Ed. Leichsenring & Bro. errichteten sehr schönen Biergarten, wo wöchentlich mehrmals unter Leitung des Prof. C. A. Kieckhöfer eine Musikkapelle spielt, so hören wir nur deutsch reden, und wir fragen uns ganz erstaunt, ob wir uns denn in Denver

befinden, am Fuße der Felsengebirge, im Innern der Vereinigten Staaten, 3188 Km westlich von New York!

In nahezu jeder Straße Denver's haben wir bezaubernde Aussichten auf die hohen Felsengebirge, die allerdings noch 30, ja selbst 50 Km entfernt sind, aber in Folge der hier herrschenden Trockenheit, Durchsichtigkeit und Klarheit der Luft weit näher — man könnte fast sagen, greifbar — zu liegen scheinen. Wir erblicken von verschiedenen Punkten aus deutlich einige der hervorragendsten Gipfel dieses Gebirges, die, wie der je 14,200 Fuß überragende Pike's Peak im Süden und der Long's Peak im Norden, mit Ausnahme der wärmsten Sommermonate, mehr oder minder mit Schnee bedeckt sind.

Daß wir in Denver in eine Großstadt kommen, gewahren wir sofort bei unserer Ankunft in dem Union Depot, d. h. dem wirklich sehr schönen, im Herbst 1881 vollendeten Centralbahnhof der Stadt. Von Kansas City führen uns drei Bahnen nach Denver, nämlich die Santa Fe Bahn längs des in den Kapiteln V—IX und XI geschilderten Weges über Pueblo, ferner die einen Teil der Union Pacificbahn bildende Kansas Pacificbahn über Salina, Ellsworth, Grainfield und Wallace, und sodann die Chicago, Burlington & Quincy Bahn (auch Burlington & Missouri Bahn oder kurzweg Burlington Route genannt) über Leavenworth, Table Rock und Red Cloud. Es beträgt die Entfernung von Kansas City nach Denver auf der

Santa Fe Bahn . . .	1189.3 Km,
Kansas Pacificbahn . .	1028.4 „
Burlington Route . . .	1042.8 „.

Kaum haben wir den Centralbahnhof in Denver erreicht, so empfängt uns sofort beim Aussteigen aus dem Wagen ein zwar nicht ohrzerreißendes, aber doch ohrverletzendes Geschrei, hervorgebracht von den zahlreichen, ihre Peitschen wild über

unsere Köpfe schwingenden Omnibusführern und Droschkenkutschern. Doch in überraschend kurzer Zeit verstummt es, da Jeder sehr bald die ihm passendste Fahrgelegenheit gefunden hat. In scharfem Trabe eilen die teils mit zwei, teils mit vier Pferden bespannten Wagen durch ungepflasterte, staubige Straßen der nahen Stadt zu.

Da es für Jeden, der in irgend einem Teile Colorado's etwas zu erledigen hat, geradezu eine nicht zu umgehende Notwendigkeit ist, nach Denver zu kommen, so finden wir in dieser stets von Fremden erfüllten Stadt ein überaus reges Leben. In großartigen Magazinen sind riesige Vorräte von Allem angehäuft, was der Mensch, er mag Miner oder Landmann oder Rentier sein — letztere Sorte ist freilich in Denver, wie überhaupt im ganzen amerikanischen Westen noch sehr wenig vorhanden, — irgendwie benötigt; die mit breiten Straßen, Pferdeeisenbahnen, zahlreichen schönen Gebäuden und wirklich vorzüglichen Hotels (obenan das prachtvolle, seit 23. Juni 1880 eröffnete Windsor Hotel, ferner American House, The Glenarm, Charpiot's, Interocean, Wentworth, Grand Central, St. James, Lindell und anderen) versehene Stadt hat einen ganz großstädtischen Charakter.

An wohlhabenden, ja sogar an reichen Leuten, die übrigens nach deutschen Begriffen doch nicht Rentiers sind, ist in Denver kein Mangel. Denn hier lebten im Sommer 1880 sechs Millionäre, zwanzig Halbmillionäre und zweihundert Personen, die je eine Viertelmillion Dollars besaßen. Überdies gab es hier sechs Witwen, von denen die eine eine Million, zwei je eine halbe Million und drei je eine Viertelmillion Dollars ihr eigen nannten.

Einen wichtigen, nicht zu unterschätzenden Vorteil hat Denver in seinem unbestreitbar heilkräftigen und stärkenden

Klima; gar manchen Asthmaleidenden, auch Lungenkranken bin ich hier begegnet, die, wie sie mich allgemein versicherten, schon nach wenigen Wochen Aufenthaltes bedeutende Erleichterung von ihren Übeln gefunden haben und sich wohler als seit Jahren befanden. Verschwiegen darf übrigens bei dieser Gelegenheit nicht werden, daß in Denver zuweilen sehr schroffe Temperaturwechsel vorkommen, daß der häufig sich einstellende, bald mehr, bald minder starke Wind nichts weniger als angenehm ist, und daß die Stadt, sowie auch seine Umgebung mehr als einmal (24. Juni 1864, Juni 1878, 12. Juli 1880) durch plötzlich eintretende heftige Regengüsse oder Wasserhosen nicht unerheblichen Schaden erlitt. Die mittlere Regenmenge betrug in Denver nach fünfjährigen Beobachtungen jährlich 13.77 Zoll.

* * *

Wie in aller Kürze bereits erwähnt, sind die Felsengebirge Colorado's ungemein reich an Gold- und Silbererzen. Der Ertrag an diesen wertvollen Metallen betrug in Colorado (nach der „Denver Tribüne")

im Jahre	1881	22,203,508	Dollars und
„ „	1882	26,750,898	„.

Die Entdeckung von reichhaltigen Erzlagern verdankt man in Colorado vielfach, man könnte fast sagen, beinahe ausschließlich den sogenannten „Prospektors". Es sind dies meistens arme Teufel, die eine allgemeine Kenntnis der Metalladern oder der gold- und silberhaltigen Gesteine besitzen. Zuweilen allein, zuweilen als Teilnehmer einer größeren Gesellschaft, die man dann „Prospecting party" heißt, durchziehen sie entweder auf eigene Gefahr und Rechnung, oder auf Veranlassung wohlhabender Leute, die ihnen die nötige Ausrüstung besorgen und ihnen

einen Gewinnanteil an den zu machenden Entdeckungen zuzusichern, ohne Rücksicht auf Weg und Steg und Pfad und Straße kreuz und quer, hinauf bis zu den größten Höhen, die Thäler, Klüfte und Berge. Solche Touren sind in den menschenleeren wilden Gebirgsregionen, von denen vielleicht manche vorher nie von eines Weißen Fuß betreten gewesen waren, mit großen Gefahren verknüpft, und nur verhältnismäßig Wenige, die als Neulinge oder wie man sie in Colorado nennt, als „Tender-feet" in diesen metallreichen Staat kommen, zeigen sich den von solchen Unternehmungen unzertrennlichen Mühen, Beschwerden und Strapazen gewachsen. Und wie Wenige von diesen Wenigen erreichen wirklich das erstrebte Ziel! Welch überaus traurigen Anblick gewährte es, als ich im Sommer 1880 mit der Postkutsche zu der sofort zu schildernden, damals von der Eisenbahn noch nicht erreichten Minenstadt Leadville hinauffuhr, einer Anzahl von Menschen zu begegnen, die nicht nur äußerst zerlumpt aussahen, sondern auch den betrübenden Eindruck moralischer und körperlicher Verkommenheit machten, und unter greulichen Flüchen und Verwünschungen, etliche Dollars in der Tasche, eine Gegend verließen, die sie vielleicht erst vor wenigen Monaten voll der größten Erwartungen und in der zuversichtlichen Hoffnung betreten hatten, hier durch Prospekten einen glücklichen Fund zu machen und in wenigen Wochen viele Tausende von Dollars zu verdienen.

Unter den zahlreichen Minenstädten oder Camps, wie sie in Colorado genannt werden, sowie den Bergwerksstädten, denen wir in dem weiten Gebiete Colorado's begegnen, nimmt unbestreitbar Leadville, wörtlich übersetzt „die Bleistadt", den ersten Rang ein. Leadville, die Kreisstadt des Lake Kreises, ist von Denver auf der schmalspurigen Denver & Rio Grande



Pfadbrecher in den Felsengebirgen.

Bahn 445.8 Km und auf der gleichfalls schmalspurigen Denver & South Park Division der Union Pacificbahn 276.8 Km entfernt. Die erste Bahn führt durch den großartigen Arkansas Canyon, die letzte überschreitet den 10,139 Fuß hohen Kenosha Paß (siehe S. 164).

Leadville, gegenwärtig eine der wichtigsten und zugleich interessantesten Städte ganz Colorado's, hat seine Bedeutung deshalb so rasch erlangt, weil in seiner Umgebung riesige und ungemein reichhaltige Silberlager, aus Weißbleierzen, oder wie sie in Amerika heißen, Carbonates bestehend, entdeckt wurden, deren Ausbeutung Tausenden von Menschen reichliche und sehr lohnende Beschäftigung gibt. Von der Gesamtausbeute Colorado's an Edelmetallen im Jahre 1880, die sich damals auf etwa 24 oder 25 Millionen Dollars belief, entfallen mindestens 15 Millionen auf Leadville allein.

Leadville, nicht mit Unrecht die „Stadt der Wolken" genannt, da sie, eine der höchsten Nordamerika's, nahezu 10,200 Fuß über dem Meere erbaut ist, der höchste Ort der Welt, wo eine deutsche Zeitung erscheint und zu dem eine Eisenbahn hinaufführt, bestand zu Anfang des Jahres 1878 aus etwa zweihundert elenden Hütten und Blockhäusern, die überdies weithin zerstreut waren, war jedoch im Sommer 1880 (zur Zeit meiner Anwesenheit daselbst), obschon damals kaum etwas mehr als zwei Jahre alt, ein sehr stattlicher, 14,000 bis 15,000 Einwohner zählender Ort, wo jedoch ein Leben und Treiben herrschte, wie es in gar mancher deutschen Stadt von 50,000 Einwohnern keineswegs alltäglich, sondern nur bei außerordentlichen Gelegenheiten angetroffen wird. Namentlich an einem Samstag Abend ist in den Hauptstraßen Leadville's, als welche Harrison Avenue und Chestnut Street zu bezeichnen sind, das Fortkommen geradezu schwierig. Denn da strömen in großen

Scharen die Bergleute und Arbeiter herbei, die während der Wochentage in den entfernter gelegenen Minen oder Schmelzwerken beschäftigt waren, um, die Taschen mit ihrem reichlichen Lohn gefüllt, sich von den Anstrengungen der Woche in Tingeltangels, Theatern von zweifelhaftem Werte, Spiel-, Tanz- und anderen Höhlen zu erholen, deren leider in Leadville weit mehr als nötig ist vorhanden sind, nicht bloß in der Harrison Avenue, sondern auch in der State Street; die letzte Straße hat besonders gar manche anrüchige, in elenden Bretterbuden befindliche Tanzlokale und sogenannte „Weinzimmer", wo es nicht immer ganz „reinlich und zweifelsohne" zugeht.

Der eleganteste und großartigste Spielsalon Leadville's ist gegenwärtig „Wyman's"; er ist stets Abends glänzend von Innen und Außen erleuchtet. Hauptsächlich wird (wie überhaupt in allen amerikanischen Lokalen ähnlicher Art) Faro, Keno und Poker gespielt.

Dem Fremden fällt überdies die große Zahl von „Blauröcken" auf, wie man in Nordamerika scherzweise die Polizisten (Schutzleute) vielfach nennt. Bekanntlich ist ihr Amt überall aufreibend, schwierig und gefahrvoll, in Leadville aber ganz besonders; denn seit der Entstehung dieser Stadt bis heute haben daselbst mindestens sechs oder acht Polizisten bei der Ausübung ihres Amtes ihr Leben eingebüßt, indem sie von Personen, die sie zu verhaften hatten, oder deren Spießgesellen (hier „Freunde" genannt) erschossen wurden. Es gab Anfangs sehr viele rohe Gesellen in dieser Minenstadt, deren Bevölkerung in den Jahren 1880 bis 1883 erhebliche Schwankungen aufzuweisen hat, da sie einmal nahezu 22,000 Seelen umfaßte, dann aber wieder auf 15,000 herabging.

In gewissen Kreisen, mit denen ich mich allerdings sehr hütete, nähere Beziehungen zu pflegen, feierte man gerade zur

Zeit meiner Anwesenheit in Leadville (Juni 1880) ein originelles Fest, nämlich die hundertste öffentliche Schießerei seit dem zweijährigen Bestehen der Stadt, — aber nicht etwa auf Scheiben, sondern auf Menschen. Fast alle fanden zwischen Weißen statt; denn Neger sind verhältnißmäßig wenig da und an Chinesen fehlt es gänzlich. Zwar hatte einmal ein unternehmender Sohn des himmlischen Reiches versucht, sich hier niederzulassen; er fand es aber geraten, der an ihn sofort ergangenen nachdrücklichen Weisung, innerhalb 24 Stunden für immer den Ort zu verlassen, schleunigst Folge zu leisten. Im Jahre 1880 waren Leadville und Kokomo wohl die einzigen Städte Colorado's — und sie bildeten sich hierauf nicht wenig ein, — die in ihren Mauern keinen Chinesen beherbergten.

Die Arbeitslöhne sind in Leadville hoch; ein gewöhnlicher Bergmann erhält einen Tagelohn von 3 Dollars = 12 Mark 75 Pf. Doch erschien im Frühjahre 1880 gewissen Arbeitern diese entschieden nicht schlechte Bezahlung zu niedrig; von einem Irländer Namens Michael Mooney aufgewiegelt, riefen sie Anfangs Juni 1880 einen Streik in's Leben, der eine Zeitlang die Stadt geradezu zu gefährden und so bedrohliche Dimensionen anzunehmen schien, daß sogar der Belagerungszustand verhängt wurde. Doch gelang es besonnenen, den Diktaten der Streiker sich nicht unterwerfenden Arbeitern im Vereine mit gesetzliebenden Bürgern, denen überdies Frederick W. Pitkin, der damalige Gouverneur des Staates, jeden Beistand lieh, die gefürchtete Gefahr abzuwenden und nach etwa vierzehn Tagen die Ruhe vollständig wiederherzustellen.

Der Grund für die verhältnismäßig hohen Löhne ist unter Anderem darin begründet, daß keineswegs Jedermann seine Arbeitskraft in Leadville, auch wenn sie begehrt wird, verwenden kann. Denn das Klima ist hier oben nicht bloß

rauh und unbeständig — selbst im Hochsommer ist ein dicker Winterüberzieher unentbehrlich; am 6. August 1880 hat es ziemlich stark geschneit, — sondern geradezu gefährlich für solche Personen, die nicht über ganz kräftige und normale Respirationsorgane verfügen. Die hier oben vorhandene dünne Luft macht sich für Viele in höchst unangenehmer Weise bemerkbar; Blutspucken tritt bei schwächlichen Personen häufig ein, und gar Manche sehen sich behufs Erhaltung ihres Lebens genötigt, dem rauhen, hochgelegenen Leadville nach acht- bis zehntägigem Aufenthalte für immer den Rücken zu wenden.

Ob Leadville nach zehn Jahren das sein wird, was es heute ist, läßt sich mit Bestimmtheit nicht sagen; denn bis jetzt kann Niemand ein maßgebendes Urteil darüber abgeben, wie tief hinab die Weißbleierze sich erstrecken. Sind sie nur auf die obersten Erdschichten beschränkt, so sind diese natürlich in wenigen Jahren ausgenommen, und das rauhe, unfruchtbare Leadville, das bereits jetzt schon nach der freilich vielfach bestrittenen Ansicht gar mancher Lokalkundiger seine Blütezeit hinter sich haben soll, würde dann von seinen Bewohnern und seinen Arbeitern und Bergleuten verlassen.

Eine Minenstadt von der Ausdehnung, dem Umfang und dem Wachstum des heutigen Leadville gibt es nirgendwo mehr in Colorado. Doch sind eine erhebliche Anzahl kleinerer, seit einer Reihe von Jahren bereits bestehender, sehr beachtenswerter Minenstädte vorhanden. Unter ihnen verdient besonders Central City im Gilpin Kreise Erwähnung, zu der von dem 64.4 Km von Denver entfernten Black Hawk eine zwar nur 6½ Km lange, aber höchst merkwürdige schmalspurige Eisenbahn hinaufführt. Sie ist nach einem Systeme erbaut, mittelst welchem man, wie hier gleich auseinandergesetzt werden soll, eigentlich jede, nicht völlig verschneite Höhe erreichen kann, und

es sollte mich gar nicht wundern, wenn etwa nach diesem Systeme innerhalb zehn Jahren eine Eisenbahn auf den plateauartigen Gipfel des SS. 158—60 geschilderten, 14,336 Fuß hohen Pike's Peak gebaut würde; an die Anlegung einer von Colorado Springs ausgehenden Pferdeeisenbahn auf den Gipfel denkt man bereits ernstlich.

Die eigentümliche Konstruktion dieser Bahn wird sich aus folgender Schilderung hoffentlich klar ergeben. Zunächst entfernen wir uns von Black Hawk, indem wir die Richtung der Bahnlinie weiter verfolgen, die uns in diese Stadt brachte. Dann aber schiebt uns die Lokomotive in einem spitzen Winkel auf einem anderen stark aufsteigenden und zugleich vielgewundenen Geleise, das an den kahlen, aber steilen Abhängen der Berge angebracht ist, höher hinauf, aber zurück nach Black Hawk, das wir jetzt tief unter uns erblicken; dann wiederum zieht die Lokomotive an und bringt uns längs eines wiederum im spitzen Winkel gelegten, stark ansteigenden Geleises, immer höher in unendlichen Windungen die Abhänge hinankletternd, endlich nach Central City. Würde starker Schneefall eintreten, der jedoch hier nie vorkömmt, stürzten Lawinen die Höhen herab, was übrigens bis jetzt nicht geschah, gäbe es heftige Regengüsse, die jedoch nur ganz ausnahmsweise sich einstellen, dann würde eben die Bahn ganz einfach von den Abhängen der Berge herabgeschwemmt werden. Ein am 8. August 1881 Nachmittags über Central City und seine Umgebung ganz unerwartet gefallener Wolkenbruch richtete großen Schaden an, namentlich längs der Bahn, die den SS. 164—66 geschilderten Clear Creek Canyon durchzieht.

Das 8300 Fuß über dem Meere in den Felsengebirgen gelegene Central City, das an den steilen, ehemals gut bewaldeten, nunmehr aber ganz kahlen Abhängen der Berge in

einer Weise erbaut ist, daß sie keine einzige ebene Straße enthält — es war sehr schwer, in unmittelbarer Nähe der Stadt einen Platz zu finden oder besser gesagt künstlich herzustellen, auf dem ein Cirkus seine Vorstellungen geben konnte, — ist der Hauptsitz einer ausgedehnten Mineninduſtrie, die sich hier fast ausschließlich mit goldhaltigen Erzen befaßt.

Alle größeren Gruben sind mit den zur Heraufbeförderung der Erze nötigen Maschinerien und Gebäuden versehen; bei kleineren Werken, die oft in sehr primitiver Weise bearbeitet werden, ist dies jedoch nicht immer der Fall. Nachts einen Gang durch die nichtbeleuchteten Straßen der Stadt oder ihrer unmittelbaren Umgebung zu machen, ist für Jemand, der nicht ganz lokalkundig ist, geradezu lebensgefährlich. Selbst bei Tage heißt es die Augen offen halten. Denn nach allen Richtungen hin, oft nur wenige Schritte von einem Hause oder der Straße entfernt, stoßen wir auf kleinere oder größere, zehn, ja selbst zwanzig Fuß tiefe Löcher, in denen, freilich vielfach ganz vergebens, nach Erz geschürft wurde. Niemand denkt daran, sie, wenn sie auch seit Jahren nicht mehr bearbeitet werden, zuzudecken oder gar zuzuschütten.

In Central City fand ich sehr viele Deutsche, darunter eine große Anzahl Gebildeter, die mich zu meiner nicht geringen Überraschung und großen Freude mit einer Einladung zur Abhaltung eines Vortrags beehrten, wofür ich ihnen hiermit meinen besten Dank abstatte. Das 8300 Fuß hohe, in den Felsengebirgen gelegene Central City ist der höchste Ort, wo ich bis jetzt einen Vortrag gehalten habe.

Größer noch als Central City, aber weit weniger Deutsche zählend, ist das von Central City in zwei Stunden mit einer schmalspurigen Bahn oder einem Wagen zu erreichende Georgetown, wo jedoch nicht Gold-, sondern nur Silberbergwerke

vorhanden sind. Georgetown, noch höher als Central City (nämlich 8452 Fuß über dem Meere) gelegen, regelmäßig gebaut, wie sonst selten eine im Innern des Gebirges befindliche Stadt, mit breiten Straßen versehen, liegt sehr schön in einer ausgedehnten Thalfläche, die überall von hohen, teilweise mit Schnee bedeckten Bergen umgeben ist. In nicht ganz zwei Stunden können wir ganz gemütlich von Georgetown hinaufsteigen zu dem Green Lake, einem wunderlieblichen echten Felsengebirgssee, der 10,200 Fuß über dem Meere liegt; sogar eine Art von Fahrweg führt hinauf, den ich jedoch Niemanden, dem seine Knochen lieb sind, raten möchte zu benützen.

Ein großer Vorteil erwächst den Bergstädten Georgetown, Black Hawk und Central City dadurch, daß sie telephonisch untereinander und sogar mit Denver verbunden sind. Auch in dieser beträchtlichen Erhebung über dem Meere arbeitet das Telephon ganz vorzüglich und gewährt den Bewohnern Annehmlichkeiten, deren sich bis jetzt bei uns in Deutschland nur die größten Städte erfreuen.

In wie ausgiebigem Maße dafür gesorgt ist, daß die im Verhältnis zum Umfang Colorado's immerhin dünne und über das weite Gebiet zerstreute Bevölkerung der Segnungen eines geregelten Postdienstes sich erfreut, erhellt wohl daraus, daß es daselbst bereits im Jahre 1880 406 Postämter gab, darunter 2 erster Klasse (Leadville mit 3100 und Denver mit 3000 Dollars Jahresgehalt für den Postmeister), 10 zweiter Klasse (mit einem Bezuge von 2000 bis 3000 Dollars, z. B. Central City und Georgetown à 2700 Dollars, Black Hawk 2300 Dollars) und 17 dritter Klasse (mit einem Jahreseinkommen von 1000 bis 2000 Dollars für den Vorstand oder Postmaster, wie er allgemein in Amerika genannt wird). Die vierte Klasse, deren Gehalt unter 1000 Dollars beträgt, zählte

377 Ämter, deren Vorsteher vom Generalpostmeister angestellt werden, wogegen jene für die 29 anderen genannten Ämter vom Präsidenten der Vereinigten Staaten ernannt werden und der Bestätigung durch den Senat bedürfen.

XI.

Coolidge bis Raton Paß.

Wie bereits S. 157 erwähnt, betritt die Santa Fe Bahn 4 Km westlich von Coolidge den Staat Colorado. Sie durchzieht nur das östliche, wie SS. 160—61 auseinandergesetzt, ein Hochprairieland bildende Gebiet Colorado's, wobei sie allerdings oft ziemlich nahe an die Felsengebirge herankömmt. Wer daher glauben sollte, daß sich sofort beim Eintritte in den Staat Colorado der Charakter der Landschaft ändern würde, befindet sich in einem Irrtume. Von Coolidge bis La Junta (ein spanisches Wort, welches „Kreuzung“ bedeutet und La Hunta ausgesprochen wird), eine Entfernung von 139.5 Km, die wir, beinahe immer dicht am rechten, sehr flachen Ufer des Arkansasflusses entlang, in fast genau westlicher Richtung zurücklegen, durchziehen wir immer noch dieselben öden und öden, meist ganz baumlosen und ebenen (selten nur wellenförmigen), für den Getreidebau vorläufig völlig unbrauchbaren Prairien, die mit kurzem Grase bedeckt und hie und da von kahlen, dünenartigen Sandflächen durchsetzt sind. Auf dieser Strecke sind die folgenden, im

Bentkreise des Staates Colorado gelegenen zehn Stationen vorhanden:

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Km	Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Km
Holleys	790.0	Caddoa	864.7
Granada	800.6	Hilton	878.5
Carlton	816.6	Las Animas . . .	881.9
Blackwell	829.3	West Las Animas	888.5
Powers	847.3	Robinson	904.6,

die übrigens alle, mit Ausnahme des nettchen Städtchens West Las Animas, der Hauptstadt des Bentkreises, als ganz unbedeutend bezeichnet werden müssen.

Baumlosigkeit ist eine für diese Landschaft, wie überhaupt für manche andere Teile der Prairien äußerst charakteristische Eigenschaft. Zahlreich sind die Hypothesen zur Erklärung dieser so auffälligen Lücke in der Vegetation auf den westlichen Prairien. Unzweifelhaft ist es, daß weder die Beschaffenheit des stellenweise recht fruchtbaren Bodens, noch die mehr oder minder große Erhebung über die Oberfläche des Meeres die Ursache der Baumlosigkeit bedingt; denn nur wenige hundert Fuß hohe Gegenden sind ebenso holzarm, wie solche, die mehrere tausend Fuß über den Meeresspiegel gehoben sind. Auch der Grad von Trockenheit und Feuchtigkeit als solcher kann nicht für diese Erscheinung ausschließlich maßgebend sein.

Die von einigen Seiten geäußerte Vermutung, daß die Bäume von den Büffelherden ausgerottet würden, ist eine vollkommen haltlose; denn ausgedehnte Strecken der Prairien, auf denen seit vierzig Jahren der Büffel vollständig verschwunden ist, sind auch heute noch eben so holzarm, wie sie es früher waren.

Man hat auch die Ursache des Fehlens von Holz in den westlichen Regionen auf die Prairiefeuer zurückführen wollen. Daß diese Ansicht eine irrige ist, ergibt sich aus zwei Gründen: einmal daraus, daß in den östlichen Prairien Nordamerika's ausgedehnte Strecken mit Wäldern und Büschen bewachsen sind (überall in Michigan, sehr häufig in Wisconsin und Illinois), die ja von den auch hier nichts weniger als seltenen Prairiefeuern ebenfalls hätten zerstört werden müssen, sodann aus dem Umstande, daß die künstlich auf den Prairien des Westens gepflanzten Bäume vortrefflich fortkommen und von der Wut des Feuers nur wenig zu leiden haben. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß man nicht gut thue, die junge Pflanzung vor einem Prairiebrande zu schützen.

Die Prairien des amerikanischen Westens sind der Bäume nicht, wie leider so manche andere Teile Nordamerika's, durch Menschenhand beraubt worden, sondern sie haben überhaupt zu allen Zeiten den Schmuck des Waldes entbehrt. Aller Wahrscheinlichkeit nach waren sie ursprünglich mit Wasser bedeckt, bildeten also einen großen See, in den sich Jahrhunderte hindurch die von den Felsengebirgen herabströmenden Gewässer ergossen, reichlich beladen mit feineren oder gröberen Teilen von Sand, Schlamm oder Erde, die sie von den Abhängen des Gebirges herabspülten und in dem See ablagerten. Nach und nach, aber sofern nicht Alles trügt, doch erst in verhältnismäßig neuer Zeit, sind die ursprünglich mit Wasser bedeckt gewesenen Ebenen ausgetrocknet. Ihre feuchte Oberfläche, der Hauptsache nach aus zersetztem Kalk- und Sandstein und Granit zusammengesetzt, bekleidete sich zunächst mit Gräsern und Blumen, die rasch eine dichte Decke bildeten, über den Boden gleichsam einen undurchdringlichen Mantel ausbreiteten, ihm Härte und Festigkeit verliehen und eben dadurch das Keimen von Baum-

samen, die auf ihn durch Windströmungen oder sonstige zufällige Umstände (wie durch Vögel und andere Tiere) gebracht wurden, um so eher verhinderten, als überhaupt auf den Prairien gar manche dem Baumwuchs nachteilige Verhältnisse anzutreffen sind, wie heftige Stürme und strenge Winter, stellenweise salziger und unfruchtbarer Boden, eine nicht immer hinreichende Wassermenge u. s. w. Nur an verhältnismäßig wenigen Stellen, namentlich an solchen, die in der Nähe eines Bachufers gelegen von Rasen entblößt waren, konnte ein Baumsamen die zu seiner Entwickelung nötigen Bedingungen finden. „Noch heutzutage," sagt Fr. Hedde S. 25 seiner zu Kiel 1874 in G. v. Maack's Buchhandlung erschienenen interessanten Broschüre: „Der amerikanische Westen", „werden Sandbänke in den Flüssen, wenn sie einigermaßen in der Nähe von Holzungen, und zur Zeit der Reife des Baumsamens nicht unter Wasser sind, von jungen Bäumen rasch bedeckt. Ebenfalls entstehen eine Menge junger Bäume auf neugebrochenem Land und an allen Plätzen, wo z. B. durch Wagengeleise der Rasen zerstört ist, wenn Holzungen nicht allzuweit entfernt sind."

Julius Fröbel, der im Jahre 1852 mit einer Wagenkarawane den Santa Fe Trail (siehe S. 34) von Independence in Missouri bis Chihuahua (siehe S. 36) in Alt Mexiko bereiste, spricht sich während seines Durchzugs durch den heutigen Staat Kansas Band II, S. 60 seines Buches „Aus Amerika" (Leipzig, Dyk'sche Buchhandlung, zweite wohlfeile Ausgabe) in gleicher Weise wie Fr. Hedde aus, indem er wörtlich sagt: „Die Räderspuren eines Wagenzuges sind selbst nach mehreren Jahren in der Prairie noch erkennbar, indem sich diesen Spuren entlang eine veränderte Vegetation ansetzt. Krautartige Gewächse nämlich bekommen längs der Straßen die Oberhand über die

Gräser, und nicht selten erkennt man an einer meilenweit sich durch die Grasfläche ziehenden Linie hoher Sonnenblumen den Lauf, welchen vor Jahren einmal hier ein Wagen genommen."

Zur Förderung der Bewaldung von Prairieland hat der Kongreß der Vereinigten Staaten am 14. Juni 1878 nachstehende Bestimmungen getroffen. Wenn ein Bürger der Vereinigten Staaten oder ein Mann, der sein erstes Bürgerpapier herausgenommen hat, acht Jahre lang 10 Acres Land auf einer Fläche von 160 Acres der öffentlichen Ländereien oder 5 Acres auf einer Fläche von 80 Acres oder $2^1/_2$ Acres auf einer solchen von 40 Acres zum Behufe der Bewaldung bewirtschaftet, indem er Bäume darauf anpflanzt und sie pflegt, so soll ihm nach Ablauf der angegebenen Zeit die ganze Fläche Land von 160 respekt. 80 oder 40 Acres als sein Eigentum zugeschrieben werden, falls er die besagte Bewaldung durch zwei glaubwürdige Zeugen beweist. Das angepflanzte Holz muß Bauholz sein, und beim Erwerb des Landes müssen auf jedem Acre wenigstens 675 lebende und gedeihende Bäume stehen. Land, das nach diesem Gesetze erlangt wird, soll für Schulden, die vor seiner Erwerbung gemacht wurden, nicht haftbar sein. Zerstören Heuschrecken oder Dürre die gepflanzten Bäume, so wird dem Ansiedler die Zeit zur Bewaldung entsprechend verlängert.

Übrigens werden meiner Ansicht nach weder dieses noch andere zum Anpflanzen von Bäumen aufmunternde Gesetze nachhaltigen Nutzen bringen, sofern nicht von Staatswegen für einen wissenschaftlichen und praktisch-rationellen Betrieb der Forstwissenschaft gesorgt wird. Wie es in Deutschland und anderen europäischen Ländern schon längst geschehen ist, sollte auch in der nordamerikanischen Union die Waldkultur zu einer Staatssache gemacht, sollten alle in ihrem weiten Gebiete

liegenden Forste unter die Aufsicht und Leitung wissenschaftlich gebildeter Staatsbeamten gestellt werden; für Nordamerika ist ein mit entsprechenden Befugnissen ausgestattetes Bundes-Forst-Departement ebenso nötig, wie ein Schatz-Departement.

Merkwürdig bleibt es immerhin, daß die sonst so praktischen und spekulativen Amerikaner nicht schon längst die Holz- und Waldfrage vom rein-geschäftlichen Standpunkte aus betrachtet haben. Viele und ausgedehnte Ländereien, die aus Spekulation gekauft, seit Jahren nicht bebaut worden sind, würden für den Käufer an Wert ungeheuer zugenommen haben, hätte er sie gleich von Anfang an mit passenden Holzarten bepflanzt.

* * *

Außerordentlich ungleich ist der Eindruck, den eine baumlose Prairie in ihrer großartigen Ausdehnung auf verschiedenartige Menschen hervorbringt; ihm sich gänzlich zu entziehen, vermag wohl kein Denkender. Den starken mutigen Mann wird zuerst ein behagliches Gefühl der Unendlichkeit ergreifen; er wird freudig gestimmt bei dem Gedanken, daß hier alle beengenden Schranken fehlen und daß sich seiner Freiheit nicht das geringste Hindernis entgegenstellt.

„Die Blicke frei und fessellos,
Ergehen sich in ungemess'nen Räumen".

Jedenfalls wirkt anders als auf den mutigen die Prairie auf einen unentschlossenen, schwankenden, schwächlichen Menschen. Ihn ergreift sehr bald ein unaussprechlich peinliches Gefühl der Einsamkeit und Verlassenheit; eine Bangigkeit sonder Gleichen bemächtigt sich seiner; der Gedanke, weit und breit in dieser ihm trostlos scheinenden, weil überaus einförmigen Gegend das einzige menschliche Wesen zu sein, erfüllt ihn mit Schrecken

und Grausen und läßt ihn zuweilen am hellen Tage Gespenster sehen. Überdies tritt dann bei ihm sehr häufig die sogenannte Platzfurcht ein, die durch den Umstand hervorgerufen wird, daß er oft vergebens in der unabsehbaren, zuweilen spiegelglatten Fläche nach einem festen Anhaltspunkte umherspäht, auf dem sein Auge bleibend haften könnte. Eine Art von Verzweiflung ergreift ihn, wenn er während tagelanger Reisen weder eine Veränderung des Himmels noch der sich stets gleichförmig bleibenden Erdoberfläche gewahrt, die ihm nicht die geringste Anregung zum Staunen, zur Bewunderung gewährt. Selbst eine Fahrt auf der Eisenbahn durch die Prairien vermag gewisse Menschen nicht aus einer düsteren, niederdrückenden Stimmung zu reißen; ist es ihnen doch zuweilen, da ihnen stets dasselbe Bild entgegenstarrt, als bewege sich der Zug nur scheinbar. Still, geheimnisvoll still ist in der Nacht die weite Prairie; zuweilen nur wird die tiefe Ruhe unterbrochen durch das Heulen eines Prairiewolfes.

Der Indianer ist entzückt von der Prairie, wo weder Wald noch Berg seine Bewegungen hemmen, wo die Flüsse selten so tief und reißend sind, daß er sie nicht zu Pferd ohne Schwierigkeit überschreiten könnte, wo er also ohne jedes Hindernis seiner Lieblingsbeschäftigung, der Jagd, dem Fischfang und dem Raube obliegen kann.

Treffend hat man die Prairien des amerikanischen Westens wegen ihres stetigen, aber sanften Ansteigens als einen Ocean bezeichnet, dessen westwärts gerichtete, emporstrebende hohe Flutwellen erstarrt sind. Wem die Möglichkeit geboten wäre, aus einem nicht zu hoch aufgestiegenen Luftballon diese Prairien zu überblicken, auf den müßten sie in erhöhtem Maße den eben geschilderten Eindruck hervorbringen, weil dann bei den geringen Unterschieden ihrer Bodenplastik alle kleinen Unebenheiten

der weiten Fläche verschwänden. Schon dem Wanderer machen sie sich oft gar nicht bemerkbar; während er eine in Wirklichkeit unausgesetzt ansteigende Prairiegegend hinangeht, hält er sie für durchaus flach und eben.

Nicht minder erinnert hie und da zur Winterszeit die Prairie an das Meer, wenn sie von einem mächtigen Sturme durchbraust wird, der die auf ihr lagernde Schneedecke hohen Wellen vergleichbar aufwirbelt und sie nach allen Richtungen peitscht.

Ähnlich wie der Sturm dem Meere Leben und Bewegung verleiht, ähnlich belebt sich zuweilen — früher war dies weit häufiger der Fall als jetzt — dieser erstarrte Länderocean, wenn ihn das entfesselte Element in der Form eines Prairiebrandes heimsucht, von welchem der zu Milwaukie in Wisconsin lebende deutsch-amerikanische Dichter Henricus vom See (Wilhelm Dilg) sehr schön, aber mit etwas poetischer Licenz sagt:

Wie auf flücht'gem Windesfittig zieht daher das Element,
Vor ihm flieht der Indianer, der der Steppe Schrecken kennt.

Büffel, Wölfe, Prairiehunde flieh'n davon in langem Zug;
Durch die Lüfte das Gefieder eilend zieht in raschem Flug.

Antilopen und Gazellen jagen flüchtig wie der Wind
Durch das Gras, das lange dürre, Schlangen schießen pfeilgeschwind.

Eine Richtung Alles eilet, flieht in großer, bunter Schar;
Feindlichste der Elemente einet plötzlich die Gefahr.

Und schon ist die weite Steppe alles Lebens bar und leer,
Und soweit das Auge schauet, nur Ein großes Flammenmeer!

Aber — fährt K. Woermann fort (Aus der Natur und dem Geiste)

Horch! was rasselt auf den Eisenschienen
Pfeifend, schnaubend, pfeilgeschwind heran?

Ha! das ist er, dem die Flammen dienen,
Auf dem Feuerroß der weiße Mann.

Blitzesschnelle nur entgeht der Hitze,
Feuer nur besiegt des Feuers Wut,
Und dem weißen Manne dienen Blitze,
Und dem weißen Manne dient die Glut.

Triumphierend durch die Feuerhülle
Siegreich braust der weiße Mann vorbei,
Höret nicht der Tierwelt Angstgebrülle,
Nicht des Indianers Sterbeschrei.

Gleich dem Nordlicht glüh'n des Himmels Hauche,
Wenn das blasse Abendrot erlischt,
Und der Glanz des Frührots stirbt im Rauche,
Der sich mit dem Grau der Dämm'rung mischt.

Also zwischen zweier Ströme Schäumen
Wogt das Glutmeer, wild vom Wind empört,
Bis die Flammen in den wüsten Räumen
Jede Spur von Lebendem zerstört.

Grausig ist die Stätte anzuschauen:
Nichts als eine Aschenwüste bleibt,
Und der Wind, der mit der grauen
Flücht'gen Asche seine Spiele treibt.

Was überhaupt die Prairiebrände betrifft, so ist ihre Gefahr vielfach überschätzt worden. Die in älteren Werken über Prairiefeuer und ihre Folgen enthaltenen Schilderungen beziehen sich nämlich, worauf man gewöhnlich nicht achtet, nur auf die östlich vom Mississippi befindlichen Prairien, in denen früher ein hoher, nunmehr größtenteils durch Menschenthätigkeit beseitigter Graswuchs vorhanden war. Auf den westlichen Prairien kann ein in der Entstehung begriffenes Prairiefeuer leicht mittelst Tücher oder durch Hin- und Herrollen von Fässern im Keime erstickt werden. Von Jahr zu Jahr mindern sich die Fälle, wo Menschenleben durch Prairiebrände zu

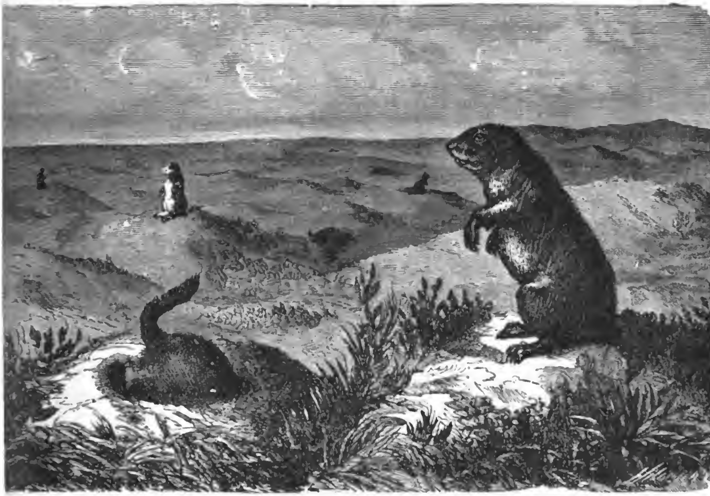
Grunde gehen. Nur in engen Thälern, wo das Gras höher ist, wächst die Gefahr eines Prairiebrandes, namentlich, wenn er noch von heftigem Winde begleitet ist. Dann helfen auch die breiten und tiefen Furchen nichts, welche die Farmer gar häufig zum Schutze ihrer Saaten ziehen.

Nicht nur dem Landmann sind zuweilen Brände, die zur Unzeit entstehen, von Nachteil, indem sie, ganz abgesehen von Beschädigung der Felder, auch hie und da die aufgespeicherten oder angesammelten Vorräte von Heu, Mais und Getreide und anderes mehr oder minder wertvolles Eigentum zerstören, sondern auch dem Viehzüchter und Jäger; denn abgebrannte Flächen gewähren für einige Zeit dem Vieh und Wild keine Nahrung. Gar häufig geben die den Lokomotiven entsprühenden Funken Veranlassung zu Prairiefeuern, die in einem solchen Falle nicht selten unter den Bahnschwellen Verheerungen anrichten und sogar (aber nur ausnahmsweise) dem Zuge selbst Gefahr drohen. Der letzte Fall dieser Art ereignete sich Ende Juli 1881 in der Nähe von Hays City an der einen Teil der Union Pácific bildenden Kansas Pacificbahn, wo nachweislich Funken der Lokomotive die umliegende Prairie in Brand setzten und einen sehr erheblichen Schaden anrichteten. Hays City liegt 465.1 Km westlich von Kansas City.

* * *

Auf den baumlosen, bis jetzt noch sehr schwach besiedelten und wenig kultivierten Coloradoprairien, die von der Santa Fe Bahn zwischen Coolidge und La Junta in einer Ausdehnung von 139.5 Km durchzogen werden, ist jedoch das Tierleben reicher, als wir erwarten sollten. Zunächst fallen uns die Prairiehunde auf, die übrigens als Nagetiere und mit dem Hundegeschlecht nicht im Geringsten verwandt, sehr mit Unrecht

diesen Namen führen und weit richtiger als amerikanische Erdeichhörnchen bezeichnet werden, denen allerdings der buschige Schwanz fehlt. Der Name „Prairiehund" verdankt seine Entstehung wohl nur dem Umstande, daß die alten canadischen Trapper das Tierchen als „petit chien" zu bezeichnen pflegten.



Ein Prairiehundedorf.

Der zoologische Name dieses Nagers, der im Allgemeinen den Habitus der Murmeltiere, aber einen schlankeren Körper, höhere Beine und schmäleren Kopf hat, auch keinen regelmäßigen Winterschlaf wie sein europäischer Verwandter hält, ist Arctomys ludovicianus *Ord.*; sehr wahrscheinlich gibt es mehrere, bis jetzt nicht näher gekannte Arten. Die Länge des Tieres beträgt zwischen zehn und dreizehn, ausnahmsweise sogar fünfzehn Zoll und sein Gewicht ein bis anderthalb Pfund.

Die in großer Anzahl vorkommenden Prairiehunde leben äußerst gesellig in unterirdischen, von ihnen selbst ausgehöhlten Wohnungen. Von dem ausgegrabenen Erdreich führen sie eine Unzahl von Häufchen auf, die Maulwurfshügeln ähnlich sehen, und, da sie zuweilen auf große Strecken die Prairien bedecken, Prairiehundedörfer genannt werden. Eine Anzahl zwischen den Hügeln befindlicher Pfade deutet darauf hin, daß sich die Tiere gegenseitig in freundschaftlicher Weise besuchen. Natürlich schaden sie, da sie sich von Gras und seinen Wurzeln nähren, dem Pflanzenwuchs ganz erheblich; in der Umgebung größerer Hundedörfer ist der Boden oft ganz öde, kahl und nackt; finden die Tiere auf ihm keine hinreichende Nahrung mehr, dann verlassen sie ihn und suchen neues Weideland auf. Auch genießen sie Heuschrecken und andere Insekten.

Nähern wir uns vorsichtig einem von den Prairiehunden bewohnten Dorfe, dann gewahren wir meistens eine große Anzahl dieser Tiere, die entweder in possierlichster Stellung auf den Hinterfüßen sitzen und Männchen machen oder sich in munterster Bewegung befinden und in der lebhaftesten Weise durch eigentümlich-scharfe und hell quiekende, dem Gebell eines Hundes ganz unähnliche Laute zu verkehren scheinen. Werden wir bemerkt, was bei der großen Wachsamkeit der Tiere meistens auch dann der Fall ist, wenn wir uns in ziemlicher Entfernung befinden, so schreien uns die Hunde unwillig an, kommen wir aber näher, dann verlassen sie rasch die kleinen Hügel, zwischen denen sie sich bisher umhergetummelt haben, eilen in ihre Höhlen, stellen sich mit vorgestreckten Köpfchen an die Eingänge derselben und geben schnell aufeinanderfolgende Töne von sich, die wie „Tschirp, Tschirp" lauten. Halten sie die Gefahr für beseitigt, dann schlüpfen sie rasch wieder hervor, wedeln mit den nahezu haarlosen

Schwänzchen und beginnen auf's Neue ihre gemeinsamen Spiele.

Übrigens sind doch mehr Fälle als man glauben sollte bekannt, wo eine vertrauliche Annäherung dieser Tiere stattfindet. So berichtet William A. Bell Band I, S. 32 seines Buches „New Tracks in Amerika“, daß drei Prairiehunde in einer der Hauptstraßen von Salina, einer in Kansas an der Union Pacificbahn (Kansas Division) 297.7 Km westlich von Kansas City gelegenen Stadt, ihre Höhlungen machten und sich von Kindern füttern ließen, und daß die Bevölkerung an den niedlichen Geschöpfen ein großes Vergnügen hatte und Jeder ihrer Rache verfallen wäre, der es versucht hätte, sie zu erschießen. Diese Angabe wurde mir im Frühjahre 1880 während meiner Anwesenheit in dieser Stadt als durchaus wahrheitsgemäß bestätigt; die Tiere waren jedoch schon seit einer Reihe von Jahren verschwunden.

Einen ganz ähnlichen Fall erzählt Theodor Kirchhoff Band I, S. 20 seiner „Reisebilder und Skizzen aus Amerika“.

Meine Erfahrungen in dieser Hinsicht sind die nachstehenden. Als ich Fort Harker in Kansas besuchte (worüber ich S. 134 berichtet habe), erregte in hohem Grade meine Aufmerksamkeit eine Kolonie von etwa vierzig bis fünfzig Prairiehunden, die sich mitten im Fort, und zwar zu einer Zeit, wo dasselbe noch vom Militär besetzt war, niedergelassen hatten und sich ziemlich zutraulich benahmen.

Das zahmste Tier dieser Art habe ich übrigens im Jahre 1880 zu Grand Island in Nebraska, einer an der Union Pacificbahn erbauten Stadt angetroffen. Es hatte seinen Aufenthalt unter dem Holztrottoire einer der belebtesten Straßen genommen, verstand sehr deutlich, wenn man es lockte, kam dann eilig herbei und versuchte in den Finger zu beißen, den

man ihm zwischen einer der vielen im Trottoire vorhandenen Ritzen hinhielt; es duldete sogar, daß man es streichelte.

Zu Denver in Colorado waren in dem (nebenbei bemerkt, sehr sehenswerten) naturhistorischen Museum von G. L. Taylor & Co. im Sommer 1880 wiederholt lebende Prairiehunde zu kaufen, von denen ein Pärchen zehn Dollars kostete.

Die schönste und größte künstliche Kolonie von Prairiehunden fand ich im Mai 1880 in dem prachtvoll gelegenen und in jeder Hinsicht vorzüglich geleiteten zoologischen Garten von Cincinnati, wo ich auch das schönste Exemplar eines amerikanischen Büffels antraf. Rühmend muß bei dieser Gelegenheit die Liberalität hervorgehoben werden, mit der ein Bürger Cincinnati's, Herr A. Erkenbrecher, wiederholt durch wertvolle Geschenke diesen Garten bereicherte.

Während des Durchzugs durch die Prairien gewahren wir ferner gar nicht selten Antilopen, darunter namentlich Antilocapra americana *Ord.*, und mehr als einmal machen einzelne Reisende den freilich gesetzlich streng verbotenen Versuch, sie während der Fahrt vom Wagen aus mittelst Schüssen zu erlegen, was uns, den Mitreisenden, stets eine angenehme Unterhaltung und Zerstreuung verschafft und den niedlichen Tierchen niemals auch nur das Allermindeste schadet.

Das Tier, das bei der Ankunft des Jägers schleunigst die Flucht ergreift, wird doch leicht durch folgende, auf seine große Neugier berechnete Manipulation erlegt. Man steckt auf einer Erhöhung einen Stock in die Erde, an den man oben ein im Winde flatterndes Tuch befestigt hat, und legt sich in seiner Nähe platt auf den Boden. Von Neugier getrieben, kommen in zahlreichen Scharen die Antilopen immer näher und näher heran, und man hat nicht die geringste Schwierigkeit, mehrere derselben zu erlegen.

Vergebens spähen wir, was Manche überraschen wird zu hören, nach den Büffeln umher, die in allen früheren Schilderungen der Reisenden eine so hervorragende Rolle spielen und noch in den Siebziger Jahren auf einzelnen Teilen der Prairien in ungeheueren Mengen vorkamen. Heute ist ihre Zahl so gelichtet, daß wir ihrer nur ganz ausnahmsweise ansichtig werden. Nicht nur aus den weiten Prairien Colorado's, auch aus gar manchen anderen Gegenden, die noch vor zwanzig Jahren einen beliebten, vielbesuchten Tummelplatz für Tausende und abermals Tausende dieser mächtigen Tiere abgaben, sind sie jetzt so gut wie verschwunden. Nur dann, wenn der glückliche Zufall uns begünstigt, den Tieren während ihrer Wanderungen zu begegnen, können wir ihrer auch jetzt noch in großen Scharen ansichtig werden. Denn in Herden von mehreren Tausenden wandern die Büffel, im Winter ein milderes Klima aufsuchend, in die südlichen Teile der Prairien, die sie im Sommer wieder mit den nördlichen oder auch Gebirgspartien vertauschen.

Wenige bei Tieren zu beobachtende Handlungen dürften ein fesselnderes Schauspiel gewähren, als eine auf der Wanderung begriffene Büffelschar. Eines der Tiere wird allgemein als der Führer anerkannt, dem alle übrigen willig sich unterordnen. Glaubt der Leitstier die Zeit des Aufbruches für geeignet, dann hallt sein lautes Brüllen weithin über die ebenen Flächen der Prairie, und von allen Seiten eilen die Tiere herbei, bereit ihrem Führer zu folgen. Kömmt die Wanderkolonne an ein den Weg kreuzendes Gewässer, dann wird einen Augenblick Halt gemacht, damit die Tiere sich sammeln und zum Übersetzen vorbereiten mögen. Mit dumpfem Gebrüll stürzt sich der Leitstier in die Fluten, die er quer nach dem anderen Ufer in gerader Richtung durchschneidet. Ihm auf dem Fuße

folgt nun die Herde. So dicht schwimmen die Tiere neben- und hintereinander, daß die ganze mächtige Schar, aus nicht zu weiter Ferne betrachtet, einer großen, dunkelbraunen, den Fluß kreuzenden Schlange ähnlich sieht.

Von den Wanderungen der Tiere geben die sogenannten „Buffalotrails“ Zeugnis, die vielfach von Unerfahrenen als Wagenspuren betrachtet werden. Diese „Buffalotrails“ (auch „Buffalopaths“ genannt) laufen fast immer in der Richtung von Süden nach Norden und sind in Wirklichkeit nichts anderes, als Furchen im Boden, von Pfaden herrührend, die durch die ungeheuere Anzahl der wandernden, fast immer dieselbe Richtung einschlagenden Büffelherden nach und nach entstanden sind.

Man darf den Büffel, den man gegenwärtig östlich vom Missouri nicht mehr antrifft, keineswegs als eine Spielart des Auerochsen der alten Welt betrachten, von dem er sich in mehrfacher Beziehung unterscheidet. Des Büffels schmächtiger, wenig behaarter, stark abfallender, verhältnismäßig schmaler Hinterbau sticht grell ab gegen die kolossale und breite vordere, mit langem, zottigen Pelze versehene Körperpartie, wo wir einen hocherhabenen Widerriß, einen dicken und plumpen, gewöhnlich niedrig getragenen Kopf gewahren, der mit leicht nach aufwärts gebogenen, kurzen und dicken Hörnern von stets schwarzer Farbe verziert ist, wo wir ferner eine starke, kräftige Brust mit einem gedrungenen kurzen Hals finden, an dem sich ein höckerartiger Fettbuckel anschließt. Der nicht sehr lange, in seinen oberen Teilen kurz behaarte Schweif ist an seinem Ende mit einem starken Haarbüschel geziert. Das Gewicht des ausgewachsenen Tieres beträgt im Allgemeinen fünfzehn Centner, steigt aber zuweilen auf sechzehn Centner und darüber; Kühe wiegen übrigens bedeutend weniger als Stiere.



Wandernde Büffel.

Sind auch noch immer Büffel im fernen amerikanischen Westen zahlreich vorhanden, so werden sie doch in wenigen Jahrzehnten aus mehr als einer Ursache verschwunden sein. Ihr Hauptfeind ist und bleibt der Mensch, namentlich der Indianer, der ihnen zu Fuß und zu Roß, mit allen möglichen Arten von Waffen, wie Pfeil und Bogen, Büchse und Revolver nachstellt, der sie steile Abhänge hinabjagt, damit er sie unten zerschmettert vorfinden kann. Dazu kömmt noch, daß dem amerikanischen Pionier die dämonische Leidenschaft, ganze Tiergeschlechter nutz-, sinn-, zweck- und erbarmungslos auszurotten, gleichsam angeboren ist. Sofern nicht der Kongreß Maßregeln zur Verhütung der völlig unnützen Ausrottung der Büffel trifft, sind diese Tiere zweifellos innerhalb weniger Jahrzehnte dem sicheren Untergange geweiht.

Zunächst fallen eine Menge dieser Tiere alljährlich der Naschhaftigkeit des Prairiebewohners zum Opfer, der von dem erlegten Wilde meistenteils nur die schmackhafte Zunge mitnimmt, die er, kunstgerecht von unten eindringend, von der Wurzel ablöst; zuweilen schneidet er auch ein saftiges Stück aus dem Rücken heraus oder entfernt den Höcker. Hat er Zeit, so nimmt er auch die Leber aus, die bei jungen Tieren sehr lecker ist, und verschlingt sie häufig roh, oder er haut die Knochenröhren der Beine ab, die er bald darauf röstet und, nachdem er sie dann aufgeschlagen hat, ihres eine feste Stange bildenden Markes beraubt, nach welchem wegen seines Wohlgeschmackes nicht nur die Indianer, sondern auch die Weißen überaus lüstern sind; die Rothäute gebrauchen Steine zum Zerschlagen der kolossalen Markknochen. Das Übrige gibt der weiße Jäger Prairiewölfen preis oder es fällt der Fäulnis und Verwesung anheim. Häufig genug begeht er in der Hitze der Jagd geradezu den Frevel, einen mächtigen alten Bullen zu

schießen, obschon er recht gut weiß, daß sein Fleisch geradezu ungenießbar ist, während das von Kälbern und jungen Kühen vorzüglich schmeckt. Die Zungen, vielgerühmte Leckerbissen, werden häufig geräuchert und in diesem Zustande sogar nach dem Osten versandt, wo sie übrigens bis jetzt doch noch immer eine sehr große und teuer bezahlte Seltenheit sind.

Nicht nur auf den Prairien von Colorado, sondern auch auf jenen von Kansas und überhaupt des ganzen amerikanischen Westens sind häufiger als wir glauben sollten Schlangen anzutreffen, die jedoch mit Ausnahme der bei einiger Vorsicht leicht zu vermeidenden Klapperschlange (Crotalus tergeminus *Say*) ungiftig und ebendeshalb dem Menschen nicht gefährlich sind. Wird überhaupt die Klapperschlange nicht belästigt, so ist bei ihrer Trägheit um so weniger von ihr zu fürchten, als sie nie von ihrem Wege abgeht, um anzugreifen, sondern nur zu ihrer Selbstverteidigung beißt. Überdies wird man vor der Nähe einer Klapperschlange durch ein von ihr hervorgebrachtes eigentümliches Geräusch gewarnt, das natürlich zur Zeit ihres Winterschlafes verstummt. Dieses unheimliche Getön wird durch Rasseln (Ringe) verursacht, die sich am Schwanze des Tieres befinden. Die Zahl der Ringe ist sehr verschieden und ganz unabhängig vom Alter der Schlange. Den von den Rasseln hervorgebrachten Laut kann allerdings nicht Jedermann von dem einem großen Heuschrecken eigenen unterscheiden. Weit mehr als der Mensch sind Pferde und Maultiere der Gefahr, von Schlangen gebissen zu werden, ausgesetzt. Soviel steht fest, daß die Zahl der Menschen, die jährlich auf den Prairien des amerikanischen Westens den Schlangen zum Opfer fallen, eine außerordentlich geringe ist.

Der Biß der Klapperschlange ist nämlich keineswegs, wie der der indischen Cobra (Brillenschlange, Naja tripudians *Merr.*),

unbedingt tötlich; zahlreich sind die Fälle, daß von der Klapperschlange gebissene Menschen geheilt wurden; sofern nicht eine Ader getroffen worden ist, tritt der Tod überhaupt nicht rasch, sondern erst nach mehreren Tagen ein. Überdies benützen die Prairiebewohner ein leicht anzuwendendes und — so sonderbar es auch erscheinen mag — fast durchaus sicher wirkendes Mittel gegen Schlangenbiß. Sie lassen nämlich den Verwundeten möglichst große Quantitäten von Whiskey trinken; er ist als gerettet zu betrachten, sobald er Symptome von Trunkenheit zeigt, die übrigens erst dann eintreten, wenn das Gift neutralisiert und dadurch die Wirkung des Alkohols ermöglicht ist.

Zu diesem eigentümlichen Heilverfahren leitete die wiederholt gemachte Beobachtung, daß Personen, die im Zustande völliger Trunkenheit von giftigen Schlangen gebissen wurden, hievon weder Beschwerden noch nachteilige Folgen irgend einer Art verspürten. Daß dieses Verfahren durchaus rationell ist, haben die eingehenden Untersuchungen und vielen Experimente ergeben, die neuerdings Dr. Lacerda Filho zu Rio de Janeiro über das Gift der südamerikanischen Klapperschlange (Crotalus horridus) anstellte. Von jeher gab es gegen Schlangenbisse eine große Anzahl von Stoffen und Geheimmitteln, die von ihren Verfertigern als untrüglich für diesen Zweck angepriesen wurden. Diese Gegengifte stammen fast sämtlich aus dem Pflanzenreiche und sind in Branntwein gelöst; die mit ihnen erzielten günstigen Erfolge sind aber lediglich dem Alkohol zu verdanken, wie Dr. Lacerda's zahlreiche Versuche ergeben. So wurde von ihm eine Quantität Gift, hinreichend, eine Taube in wenigen Minuten zu töten, mit Alkohol behandelt. Sofort bildete sich in der Flüssigkeit ein flockiger Niederschlag von weißer perlenglänzender Farbe, wie er bei der Verbindung von Alkohol mit Eiweiß oder aufgelöstem Gummi arabicum ent-

steht. Das auf diese Weise behandelte Gift wurde einer Taube eingeimpft und äußerte nicht die mindeste Wirkung.

Die von Dr. Lacerda angestellten Untersuchungen lassen es überdies als höchst wahrscheinlich erscheinen, daß das Gift für die Schlangen selbst nicht nur Angriffs- und Verteidigungsmittel ist, sondern auch in die Beute imprägniert deren schnelle Zersetzung, also die Verdauung befördert.

Es steht unzweifelhaft fest, daß der Alkohol das sicherste bis jetzt bekannte Gegenmittel gegen Schlangenbiß ist. Ein Verwundeter dieser Art, der möglichst rasch zum Alkohol seine Zuflucht nimmt und sich damit gehörig berauscht, darf mit Zuversicht seiner Rettung entgegensehen. Die örtliche Behandlung einer durch einen Schlangenbiß verursachten Wunde mit kaustischen und anderen Mitteln, die auf mechanische Weise die Absorption des Giftes verhindern, hat nur unmittelbar nach der Verwundung Aussicht auf Erfolg; dies soll jedoch ihre gleichzeitige Anwendung in Verbindung mit innerem Gebrauch von Alkohol nicht ausschließen.

Der Vollständigkeit halber füge ich noch bei, daß in Mexiko gegen den Biß der Klapperschlange eine konzentrierte Lösung von Jod und hydrojodsauerem Kali benützt wird, oder auch nur Jodkali, dem ein paar Tropfen chlorsaure Eisentinktur beigemischt werden.

Den amerikanischen Indianer-Agenten ist gestattet, Indianern, sofern die Gewißheit vorliegt, daß sie von einer Schlange gebissen wurden, eine bestimmte, ziemlich hoch gegriffene Menge von Whiskey zu verabfolgen. Bei einem solchen Beamten stellte sich nun eines Tages ein Sohn der Wildnis ein und wies unter Jammern seine frische, augenscheinlich von einer Schlange herrührende Wunde vor; seiner Bitte, behufs Rettung seines Lebens Schnaps zu bekommen, wurde sofort

in liberalster Weise willfahrt. „Heap, heap whiskey“! — „mehr, viel mehr Schnaps,“ rief er aus, und als er gefragt wurde weshalb, sagte er naiv: „denn Schlange war groß, sehr groß, so groß“, — wobei er mit weit ausgestreckten Händen ihre Länge bezeichnete.

* * *

So lange wir dem Arkansasflusse folgen, was von Hutchinson in Kansas bis La Junta in Colorado auf eine Entfernung von 542.2 Km der Fall ist, wobei wir von Hutchinson bis Coolidge während 402.7 Km auf der linken (nördlichen) und von Coolidge, gleich nachdem wir den Staat Colorado betreten, bis La Junta während 139.5 Km auf der rechten (südlichen) Seite fahren, vielfach dicht bis an die Flußufer herankommend, zuweilen jedoch ein bis vier Km entfernt davon, schlagen wir eine fast genau ost-westliche Richtung ein. Aber von La Junta die Reise fortsetzend, ist unser Kurs bis Rincon in Neu Mexiko auf eine Entfernung von 847.5 Km ein fast ganz südlicher, — mit alleiniger Ausnahme der nahezu ost-westlich gehenden, 212.7 Km langen Strecke zwischen Las Vegas und Albuquerque in Neu Mexiko. Freilich wird Jeder, dessen Zeit es im Geringsten gestattet, was sie uns leider nicht thut, von La Junta auf einer Zweiglinie der Santa Fe Bahn seine Reise bis zu der nur 102.2 Km westlich gelegenen Stadt Pueblo in Colorado fortsetzen, um von hier aus in die nahen Felsengebirge einzudringen und hierbei einige der seltenen und fesselnden Naturschönheiten des in allgemeinen Umrissen SS. 157—82 geschilderten Staates Colorado kennen zu lernen. Wir können übrigens einen Ausflug dahin jetzt nicht unternehmen, sondern müssen mit der Hauptbahn unsere Reise fortsetzen.

Der erste namhafte Ort, den wir von La Junta aus

(längs den kleinen Stationen Benton, Timpas und Iron Springs im Bent Kreise und Delhi, Thatcher, Tyrone, Earle und Hoehne's im Las Animas Kreise) erreichen, ist **Trinidad** im südlichen Colorado, das 131.8 Km von La Junta und 1050.2 Km von Kansas City entfernt liegt. Auf unserer Fahrt fallen uns große Herden von Schafen auf, die hier vorzüglich fortkommen. Aber eigentümlich, — wo die Schafzucht gedeiht, können nicht zugleich auch Rinder gezüchtet werden. Denn das Hornvieh läßt sich nicht bewegen, auf Flächen zu weiden, auf denen nicht zu lange vorher Schafe gegrast haben; ja mehr noch, — es verschmäht sogar das Wasser der Bäche, wo Schafe getränkt wurden.

Höher und höher steigt von dem 4117 Fuß hohen La Junta die Bahn; je mehr wir uns der Stadt Trinidad nähern, desto schöner, desto interessanter wird die Gegend; denn immer dichter kommen wir an die Felsengebirge heran, von denen der eine oder andere schneebedeckte Gipfel auf uns herniederschaut, immer schöner zeigen sich uns die Umrisse dieser mächtigen Gebirgskette.

Trinidad, die Hauptstadt des Las Animas Kreises, zählt unter ihren 4000 Einwohnern bereits eine ziemliche Zahl von Mexikanern und Mexikanerinnen. In der Umgebung von Trinidad stoßen wir zum ersten Male seit unserer weiten Reise von New York bis hieher auf friedliche, halbcivilisierte Indianer.

Trinidad liegt 6034 Fuß über dem Meere, am rechten Ufer des häufig wasserarmen Purgatoire, der jedoch hier verstümmelt Picketwire ausgesprochen wird. Es hat eine ganz reizende Lage unweit des Fußes der Felsengebirge, die hier bis in die Stadt hinab Vorberge in der Form von hohen Hügeln entsenden; auf dem von vielen Punkten sichtbaren, plateau-

artigen Hügel „Simpson's Rest" will Simpson, der älteste Bewohner Trinidad's, nach seinem Tode begraben sein. Schöner noch als in Trinidad selbst zeigt sich von seiner weiteren Umgebung aus der in den Felsengebirgen selbst gelegene, über die Stadt hoch emporragende Fisher's Peak, — ein alter erloschener Vulkan, wie Manche glauben. Nicht minder erblickt man von einem geeigneten Standpunkte aus, der allerdings nicht in der Stadt selbst zu finden ist, die im südlichen Colorado in der Sangre de Cristo Kette gelegenen Spanish Peaks (siehe S. 162) in großer Pracht. Der westliche Gipfel hat eine Höhe von 13,620, der östliche von 12,720 Fuß.

Es herrscht in Trinidad, einem sehr freundlichen Städtchen mit einer Anzahl von Adobehäusern, dessen mexikanische Bevölkerung sich jedoch nicht dazu verstehen will, amerikanische Sitten und Gebräuche anzunehmen, viel Leben, Handel und Wandel, und zwar nicht nur mit den Besitzern der großen Schafherden, sondern auch mit jenen der Kohlenbergwerke, unter denen sich viele und vorzügliche in der nächsten Umgebung der Stadt befinden.

Die Reisenden, die hier oder überhaupt während unserer weiteren Fahrt die Wagen besteigen — unter ihnen befinden sich Bergleute, Jäger, Farmer, Viehhändler mit ihren SS. 76 bis 80 geschilderten Cowboys, — sind häufig ihrer äußeren Erscheinung nach sehr verschieden von jenen, mit denen wir bisher beisammen waren. Diese Reisenden würden fast durch die Bank bei uns in Deutschland Aufsehen und Erstaunen erregen, schwerlich jedoch ein freudiges. Welch zusammengewürfelte Masse von Menschen jeglicher Nationalität, jeglicher Abstammung, jeglichen Charakters, jeglicher Beschäftigung findet sich auf der Santa Fe Bahn zusammen, je weiter wir auf ihr in den Westen und Südwesten eindringen! Welche Gestalten,

welche Physiognomien erblicken wir! Welch interessante Studien böten sie einem gewiegten deutschen Polizeibeamten! Woher sie kommen, was sie früher getrieben haben, wovon sie sich ernähren, — wer weiß es anzugeben?

Welch eigentümliche Bekleidung, welch phantastische Anzüge! In ihnen stecken, teils offen, teils verborgen, Revolver oder Bowiemesser und Dolche; denn eine Waffe irgend einer Art führt fast jeder bei sich. Alles trägt hohe, weiche Filzhüte mit großen, breiten Krempen, — einen steifen schwarzen Cylinderhut, eine sogenannte Angströhre sehen wir nirgendwo im amerikanischen Westen, wo er sogar um schweres Geld nicht zu kaufen ist und woselbst auch Fräcke niemals ihre Erscheinung machen. Niemals darf jedoch der Hut seine ursprüngliche, ihm vom Fabrikanten gegebene Façon zeigen. Mit der Hand, mit der Faust, mit dem Fuß wo möglich muß ihm die eine oder andere Falte oder Dalle beigebracht werden, und je eigentümlicher diese Falten sind, je zerknüllter, je zerknitterter der Hut aussieht, desto mehr Freude hat sein Besitzer an ihm, desto stolzer ist er auf seine Kopfbedeckung.

Weiße Hemden sind eine große Seltenheit; fast allgemein werden farbige Flanellhemden getragen. Die vielfach aus Leder gefertigten und eben deshalb sehr haltbaren Beinkleider stecken fast durchwegs in hohen, mächtigen Stiefeln, die jedoch keineswegs alle Tage, sondern weit wahrscheinlicher nur alle Monate einmal geputzt werden. Ich selbst bin in Colorado — und auch in Neu Mexiko und Arizona, wo alles soeben Geschilderte in ganz gleicher Weise vorkömmt, — wiederholt acht Tage lang umhergereist, ohne mein Schuhwerk putzen zu lassen, da mich ein solches Verfahren entweder in den ungerechtfertigten, dort mir sehr unangenehmen Verdacht eines Millionärs gebracht hätte, oder jedenfalls in herausfordernder, dandy- und gecken-

hafter Weise unangenehm aufgefallen wäre. Andere Länder, andere Sitten!

Übrigens macht die ganze Bekleidung nicht sowohl den Eindruck von Schmutz, als vielmehr von genial-gesuchter Vernachlässigung; man fühlt ordentlich, daß die Leute geradewegs mit ihrer Kleidung kokettieren, und merkt sehr bald, daß in manchem ärmlichen, dürftigen und abgeschabten Anzug ein wirklicher Millionär steckt oder ein geistreicher, hochgebildeter Bergwerksingenieur.

An diese etwas eigentümlichen, uns neuen Toilettenverhältnisse gewöhnen wir uns übrigens sehr bald; nach vierzehn Tagen sehen wir eben auch nicht anders aus wie die Anderen. Aber das Eine habe ich nie verwinden können, daß die Sprache fast durchweg 'gesucht roh ist. Man meint es allerdings so schlimm nicht, aber es klingt doch immerhin sehr unangenehm. Auf zehn in artigster Weise von uns gestellte Fragen können wir sicher sein, neunmal die in wegwerfendstem, gröbstem Tone, mit verletzenden Geberden begleitete Antwort zu erhalten: „I dunno“ (I don't know), zu deutsch: „Ich weiß es nicht.“ Daß man einen Mann, der über vierzig Jahre alt ist, ganz allgemein als „old man“ anredet, kann man sich gefallen lassen, obgleich es auch etwas eigen ist. Aber geradezu empört hat es mich, daß man eine Dame, die über die dreißig hinaus ist, ganz allgemein „an old woman“ (ein altes Weib) heißt. Hätte die englische Sprache Übersetzungen für die Ausdrücke „altes Eisen“ und „alte Schachtel“, so würde man damit zweifelsohne alle Damen beehren, die über 40 resp. 50 Jahre alt sind.

Junge Leute nennen ihren Vater nie anders als „Governor“; häufig auch hören wir das Anfangs uns unangenehm berührende, weil befremdlich klingende Wort „Boß“, was jedoch

keineswegs, wie wir glauben könnten — irregeführt durch das nahe liegende lateinische Wort „bos", — ein verächtlicher, sondern ganz im Gegenteile ein sehr ehrenvoller Ausdruck ist; denn in Amerika versteht man unter einem „Boß" den „Chef" oder den „Principal".

Ausdrücke ähnlicher sonderbarer Art finden wir — allerdings nur ausnahmsweise — auf Gräbern. So lautet in einem kleinen Minenlager die Inschrift eines kunstlos aus Tannenbrettern gefertigten Grabdenkmals wie folgt (nach einer Notiz in der bereits S. 97 rühmend erwähnten Zeitschrift: „Amerika"):

He had sand in his craw,
But was slow in the draw,
And we planted him here in the dew.
Calibre 45.

Es erfordert ein längeres Studium, den Sinn dieser Verse zu ergründen. To have sand heißt so viel wie to be brave, der Mann war also tapfer; but he was slow in the draw heißt wörtlich: „er war langsam im Zug", hier meint es: „er konnte seinen Revolver nicht so rasch abfeuern wie sein Gegner"; and we planted him here in the dew — hier haben wir ihn in den Tau gepflanzt, das heißt begraben; calibre 45 — das ist das Kaliber des Revolvers, der ihn zum stillen Mann machte. Nie wurde einem Menschen in der Sprache dieser Leute eine inhaltreichere Grabschrift gesetzt.

Mehr als einmal stoßen wir in dem unserem Zuge angehängten Rauchwagen auf eine unheimliche Gesellschaft, zuweilen auf acht bis zehn fürchterlich verwilderte Individuen — wahre Galgenvögel. Es sind dies schwere Verbrecher, die entweder zur bevorstehenden Untersuchung geführt werden oder bereits verurteilt sind, in einem bestimmten Zuchthause ihre

Strafe abzubüßen. Was das Unangenehme solcher Gestalten bedeutend erhöht, ist der Umstand, daß sie Alle mit schweren eisernen Ketten, Kugeln und anderem Geschmeide reichlich versehen sind, das man der Sicherheit halber bei gefährlichen Verbrechern in Anwendung zu bringen pflegt.

Vor mehreren Jahren wollte im fernen Westen mitten in der Nacht aus dem im vollen Fahren begriffenen Zuge ein riesig starker Gefangener durch einen kühnen Sprung seinem Aufseher, den er, gleichwie alle im Personenwagen befindlichen Personen in tiefem Schlafe versunken wähnte, rasch entfliehen. Doch dieser erwacht noch im entscheidenden Momente, eilt dem Sträfling nach und erfaßt ihn mit kräftiger Hand. Es entspinnt sich ein heftiges Ringen zwischen den beiden Männern, das jedoch nur von kurzer Dauer ist; denn sowie der Aufseher mit lauter Stimme ruft: „Gentlemen, kommt mir zu Hülfe," sind im Nu fünfzehn Läufe der Revolver, die bisher in den Taschen der Mitreisenden verborgen waren, auf den Ausreißer gerichtet, der, die Nutzlosigkeit jedes weiteren Widerstandes einsehend, sich sofort ergibt.

Daß hie und da (allerdings nur ganz ausnahmsweise) eine solche mit der Bahn beförderte Verbrechergesellschaft unter Begleitung und Aufsicht ihrer Wächter in dem von den Reisenden benützten Speisesaale auch einen Tisch einnimmt — man ist rücksichtsvoll genug, uns nicht zuzumuten, mit ihnen gemeinsam an einem und demselben Tische zu speisen, sondern ihnen einen besonderen zu reservieren, — kann uns natürlich nicht im Mindesten stören oder unseren Appetit irgendwie beeinträchtigen. Denn einerseits wissen wir, daß wir vor etwaigen thätlichen Angriffen dieser rohen Gesellen gesichert sind, andererseits haben wir zu bedenken, daß die Eisenbahnen überhaupt alle Rangunterschiede mehr oder minder ebenen und vollständig aus-

gleichen, und überdies befinden wir uns im fernen amerikanischen Westen.

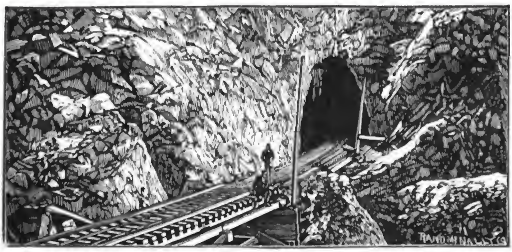
* * *

Doch nun vorwärts mit der Bahn, hinein in das merkwürdige Land der ehemaligen Sonnen- und Feueranbeter, in das von Montezuma einst beherrschte Gebiet!

Dieselbe anmutige Gegend, die uns bei Trinidad erfreute, begleitet uns auch während der ferneren, allerdings nur 25 Km langen Fahrt durch das südliche Colorado, in der sich noch die unbedeutenden Stationen Starkville (mit ziemlich ausgedehnten Kulturen in seiner Umgebung und namentlich bedeutenden Kohlenbergwerken), Morley und Wootton befinden. In ihrer Nähe, wie überhaupt hie und da zerstreut längs des uns zum Raton Paß führenden Schienenweges, sehen wir Niederlassungen der Mexikaner, die uns sofort durch ihre dunkelbraune Hautfarbe und echt-spanische Tracht auffallen. Sie bewohnen niedrige, nur aus einem Erdgeschosse bestehende Häuser, in denen die Fenster fast niemals Glasscheiben haben, sondern nur durch schwere, hölzerne Läden geschlossen sind.

Die stetig zwar, aber nicht sehr stark steigende Bahn durchzieht zunächst, bald nachdem sie Trinidad verlassen hat, ein breites, mit schönen Kulturen geschmücktes und von gut bewaldeten Bergen eingeschlossenes Thal. Doch bald verläßt sie es und erklimmt nun auf einer hochinteressanten, an Naturschönheiten mancher Art reichen Straße, von der wir unwillkürlich hie und da einen Blick auf das nun bald hinter uns liegende interessante Colorado werfen, in zahllosen Windungen, mit großen Kurven, unter vielfachen Schwierigkeiten den Raton Paß (sprich Ratun mit scharfer Betonung der Silbe tun), zu dessen Höhe sie allerdings nicht ganz hinankommt; denn 7688 Fuß über dem Meere — es ist dies der höchste, von

der Santa Fe- und der Südpacificbahn erreichte Punkt — fährt sie in einen nahezu 2200 Fuß langen Tunnel ein, der an vielen Stellen mit Balken und Brettern ausgezimmert ist. Wir betreten den Tunnel in Colorado, aber wenn wir wieder aus ihm an das Tageslicht kommen, dann befinden wir uns in dem nordamerikanischen Territorium Neu Mexiko, oder, deutlicher gesagt, dem alten Lande der Sonnen- und Feuer-



Einfahrt in den Raton Tunnel.

anbeter, dem fabelhaften Dorado der ersten spanischen Conquistadores, das jedoch zunächst keinen freundlichen Eindruck auf uns macht. Denn die nun erreichte Südseite des Ratonpasses, dessen steile Abhänge die Bahn mit so bedeutendem Falle herabfährt, daß er auf 12.4 Km tausend Fuß beträgt, ist von seiner Nordseite durchaus verschieden; keine Kulturen, keine Vegetation weit und breit; keine menschlichen Wohnungen; alles öd und wüst.

XII.

Raton Paß bis Santa Fe.

Das heutige nordamerikanische Territorium Neu Mexiko, das wir betreten, nachdem wir den Raton Paß auf einem Tunnel durchfahren haben und das wohl in nicht zu ferner Zeit zum Staat wird erhoben werden, liegt



Wappen von Neu Mexiko.

zwischen 31° 20′ und 37° nördlicher Breite und 103° bis 109° westlicher Länge; sein Flächeninhalt beträgt 121,201 englische Quadratmeilen = 301,898 Quadratkilometer. Dies Gebiet wird in zwölf Kreise eingeteilt, deren Lage, Namen der Kreis-

Hauptstadt und durch den amtlichen Census vom Jahre 1880 ermittelte Bevölkerung nachstehende Tabelle zeigt.

Kreis	Lage	Hauptstadt des Kreises	Bevölkerung		
			Männlich	Weiblich	Total
Bernalillo	Central	Bernalillo	9087	8138	17,225
Colfax	Nördlich	Springer	1973	1425	3398
Dona Ana	Südlich	Las Cruces	3958	3654	7612
Grant	Südlich	Silver City	2844	1695	4539
Lincoln	Südlich	Lincoln	1552	961	2513
Mora	Central	Mora	5033	4718	9751
Rio Arriba	Nördlich	Tierra Amarilla	5735	5288	11,023
San Miguel	Central	Las Vegas	11,048	9590	20,638
Santa Fe	Central	Santa Fe	6023	4844	10,867
Socorro	Central	Socorro	4280	3595	7875
Taos	Nördlich	Fernando de Taos	6021	5008	11,029
Valencia	Central	Las Lunas	6942	6153	13,095
		Summe:	64,496	55,069	119,565.

In der Bevölkerungszahl sind 10,844 Indianer, Mischlinge und Chinesen mitinbegriffen.

Gegenwärtig — Spätsommer 1883 — schätzt man Neu Mexiko's Gesamtbevölkerung auf 130,000 Seelen.

Die Oberfläche Neu Mexiko's besteht zu zwei Dritteln aus Hochplateaus, die im Süden und Osten eine mittlere Höhe von 5000, im Norden und Nordwesten hingegen von 7500 Fuß erreichen. Der weitaus größere Teil dieser Plateaus eignet sich vorzüglich zu Weideplätzen, die freilich nicht immer so wasserreich sind, wie es wünschenswert wäre. Vielfach würde diesem Mangel durch Bohren artesischer Brunnen abgeholfen werden können.

Die an wertvollen Mineralien aller Art so überaus reichen Felsengebirge durchziehen in zwei Ketten Neu Mexiko von Süden nach Norden. Die östliche Kette endet jach wenige

Kilometer südöstlich von Santa Fe, die westliche, häufig Sierra Madre genannt, nicht so scharf begrenzt und zusammenhängend und vielfach durch tiefe Pässe unterbrochen, verliert sich allmählich in der bergigen, zerklüfteten Region zwischen dem Rio Grande und Arizona. Fast zwei Drittel des Territoriums liegen östlich von der Sierra Madre.

Die erste Station von Bedeutung, die wir in Neu Mexiko antreffen, nachdem wir an den kleinen Plätzen Lynn und Lansing vorbeigefahren sind, heißt Raton. Der am Fuße der gleichnamigen Berge seit kurzem erst erbaute, und daher den Charakter einer echt-amerikanischen, aber nicht einer spanisch-mexikanischen Stadt aufweisende, vom Ausgang des Tunnels kaum 10 Km entfernte Ort, der ausgedehnte Eisenbahn-Werkstätten besitzt, verspricht wegen der in der Umgebung befindlichen reichen Eisen- und Kohlenlager bald eine Rolle als Industriestadt zu spielen. Denn bei dem in den Bergen gelegenen, von Raton kaum 8 Km entfernten und durch eine Zweigbahn verbundenen Bloßburg sind große und vorzügliche bituminöse Kohlenlager vorhanden, in denen gegen 300 Arbeiter beschäftigt werden.

Raton, das sich gerne das „Pittsburg des Neuen Südwestens“ nennen hört und gegenwärtig, obschon kaum mehr als zwei Jahre alt, etwa 2500 Einwohner zählt, liegt 6688 Fuß über dem Meere auf einer flachen, öden und baumlosen Hochebene, die übrigens anmutig von nicht sehr hohen Bergen umgeben ist. Zu größerer Höhe erheben sie sich bei Otero (sprich Otero mit der Betonung auf dem e), der zweitnächsten Station, die in derselben baumlosen, äußerst spärlich besiedelten Ebene liegt. Diese setzt sich noch fort längs der (mit Ausnahme von Springer) völlig belanglosen Stationen Maxwell, Dorsey, Dover, Springer, Ocate und Evans bis Wagon Mound,

das 105.7 Km von Raton entfernt liegt und in seiner unmittelbaren Nähe (rechts oder westlich von der Bahn) einen ganz eigentümlich-geformten, uns sofort in die Augen fallenden Felshügel aufweist.

Springer, die Hauptstadt des Kreises Colfax, das 1155.2 Km von Kansas City entfernt liegt, ist in der neuesten Zeit ein nicht unbedeutender Platz für den Vieh- und Wollhandel geworden.

Wenn wir Springer verlassen und unsere Reise fortsetzen, dann ändert sich allmählich der Charakter der Gegend zu ihrem Vorteile; Baumgruppen treten auf, zwischen Tipton (der nach Wagon Mound nächsten Station), Shoemaker, der darauffolgenden, und Watrous, einem immerhin nennenswerten, aus zwölf oder fünfzehn hölzernen und einigen steineren Häusern bestehenden Orte, der von Kansas City 1233.2 Km entfernt liegt, kommen Hügel dicht in der Nähe der Bahn vor. Freilich können wir uns des wenig tröstlichen Eindrucks nicht erwehren, als seien auf der 145.6 Km langen Fahrt zwischen Raton und Watrous außer den meist sehr einfachen Bahnstationen kaum andere menschliche Wohnstätten vorhanden. Doch sind immerhin, aber 40 bis 50 Km von der Bahn entfernt, zahlreiche und gut bearbeitete Silberminen anzutreffen. Hier dienen bis jetzt den Menschen zu Wohnstätten fast allgemein nur die einfachsten Bretterbuden und Blockhütten; ja nicht wenige Bergleute wohnen sogar noch in Erdhöhlen, den sogenannten Dug-outs. Ein solches einfaches, nur zum vorübergehenden Aufenthalte dienendes Obdach (siehe Abbildung S. 137) wird in der Weise hergestellt, daß man den Erdboden sechs bis acht Fuß tief ausgräbt, über ihn ein schiefgeneigtes Holzdach errichtet, und dieses, wie auch vielfach die Innenwände, mit fest aufeinander geschichteten Rasen bekleidet.

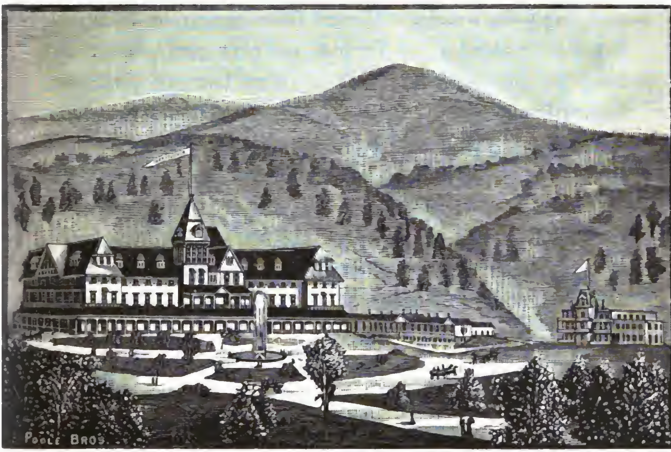
Selbstverständlich erfolgt der Eingang zu einer solchen Wohnstätte mittelst einiger Stufen.

Während der Fahrt durch Neu Mexiko lernte ich eine mir neue, eigentümliche, aber sehr praktische Eisenbahneinrichtung kennen. Unser Zugpersonal hatte eine kleine elektrische Batterie bei sich und war im Stande, sie mitten im Freien, sowie der Zug zum Stehen gebracht war, zu gebrauchen; denn die Batterie konnte an nahezu jeder Telegraphenstange befestigt werden, wodurch es ermöglicht war, telegraphisch mit der vor- oder rückwärts liegenden Station zu sprechen. Mehr als einmal wurde die Batterie in Gebrauch genommen. Daß diese Einrichtung wesentlich zur Sicherheit des Betriebes beiträgt, namentlich in einer bis jetzt von Menschen so spärlich besiedelten Gegend, liegt auf der Hand.

Der einzige Ort von Bedeutung, dem wir während unserer Fahrt durch Neu Mexiko bis Santa Fe begegnen, ist Las Vegas, das die Bahn am 1. Juli 1879 erreichte. Die eigentlich aus zwei Teilen zusammengesetzte Stadt, von denen der neue von Amerikanern und der alte, aus elenden Lehmhütten oder größeren Adobegebäuden bestehende von Mexikanern bewohnt wird, ist 1265.4 Km von Kansas City entfernt und 6452 Fuß über dem Meere unweit der Felsengebirge in einer flachen, unbewaldeten und scheinbar uninteressanten Gegend erbaut.

Schon lange vor Eröffnung der Bahn war Las Vegas, gegenwärtig die Hauptstadt des San Miguel Kreises, eine der wichtigsten Zwischenstationen für den Handel auf dem Überlandwege zwischen Kansas, Colorado, Neu- und Alt Mexiko. Die Bevölkerung bestand damals fast ausschließlich aus Mexikanern, darunter gar manchen edeln und stolzen spanischen Familien, die in uralten und geräumigen, auch heute noch von ihren Nachkommen gebrauchten Adobegebäuden wohnten.

Indianer vom Stamme der Navahus (spanisch Navajoes geschrieben, aber ebenfalls Navahus ausgesprochen mit der Betonung der Silbe hus) waren damals weit zahlreicher anzutreffen als jetzt. Dagegen finden wir heute mehr Greasers in Las Vegas als früher. Greaser — zu deutsch Schmierfink oder Schmutzpelz — ist der Spottname, mit dem der Amerikaner die den unteren Ständen angehörigen Mexikaner (vor-



Montezuma Hotel und Badeanstalt zu Las Vegas.

zugsweise arbeitsunlustige und in ihren Ansprüchen sehr genügsame Mischlinge) in verächtlicher Weise bezeichnet.

Julius Fröbel, der Las Vegas Anfangs Oktober 1852 besuchte, beschreibt in seinem Buche „Aus Amerika", Band II, S. 136 den Ort wie folgt:

„Die Einwohner bilden eine armselige Bevölkerung von Neumexikanern. Unter ihnen haben sich einige anglo-ameri-

kanische Krämer, Wirte und Spekulanten niedergelassen, welche die minder elenden Wohnungen inne haben. Die Gebäude sind sämtlich aus Adobes gebaut, die meisten aus einem einzigen Raume bestehend, und höchstens mit einem kleinen Loche statt des Fensters versehen. Über die Lehmwände sind unbehauene Balken gelegt und diese mit Lehm überdeckt, wodurch ein plattes Dach gebildet wird. Eine solche Wohnung ein Haus zu nennen, ist in der That ein Euphemismus, der sich nicht ganz rechtfertigen läßt. Ist das kleine Fensterloch durch eine Gipstafel geschlossen, so ist dies ein nicht ganz gewöhnlicher Grad der häuslichen Behaglichkeit. Man kann sich ein solches neumexikanisches Grenzörtchen nicht elend genug vorstellen. Denkt man sich dazu eine Abgeschiedenheit von der Welt, welche viel größer ist als auf einer der bedeutenderen Inseln der Südsee, und die stete Unsicherheit des Lebens und Eigentums in der Gegend, welche durch wilde Indianer hervorgebracht wird, so kann man sich einen Begriff von der Existenz eines an andere Zustände gewöhnten Mannes an einem solchen Orte machen."

Was würde Julius Fröbel sagen, wenn er Las Vegas und seine Umgebung heute wieder erblickte! „*Milagro!*" (ein Wunder) oder etwas weitschweifiger:

„Hier ist ein Wunder, glaubet nur!"

würde er unwillkürlich wie die Mexikaner ausrufen, die nach mehrjähriger Abwesenheit dem Orte in neuester Zeit wieder einen Besuch abstatten. Denn seit Eröffnung der Santa Fe Bahn ist ein neuer, nach amerikanischem Muster errichteter Stadtteil mit geradezu wunderbarer Schnelligkeit in dem alten Las Vegas entstanden. Die Handelsbeziehungen haben sich fabelhaft gehoben. Namentlich bedeutend sind die Umsätze in Wolle, — wohl die größten in ganz Neu Mexiko. Denn im

Jahre 1881 sind auf dem Bahnhofe von Las Vegas nicht weniger als 2,721,064 Pfund Wolle verladen worden. Die Güterexpedition daselbst nahm überhaupt im genannten Jahre für die Gesamtfracht aller aufgegebenen und angekommenen Güter die sehr bedeutende Summe von 626,237 Dollars 72 Cents ein.

Zu dem raschen Emporblühen von Las Vegas trugen nicht wenig die seit Alters her berühmten, schon lange von Indianern und Mexikanern benützten heißen Quellen bei, die 8 bis 10 Km von der Stadt in einer vom Gallinasflusse (einem Nebenarme des Rio Pecos) durchzogenen wilden Schlucht „dem Gallinas Canyon“ in einer Höhe von 6400 bis 6500 Fuß entspringen. Gallinas wird sehr eigentümlich ausgesprochen, etwa wie Gai-inas mit Betonung der Silbe in. Im Ganzen sind es etliche vierzig, in chemischer Zusammensetzung verschiedene Quellen mit einer Temperatur von 110° bis 140° Fahr. = 43° bis 60° Cels., von denen bis jetzt sechzehn im Gebrauche der Badegäste sind. Die meisten Quellen sind Schwefelthermen; zwei, die übrigens bis jetzt noch gar keine Verwendung finden, scheinen dem berühmten Karlsbader Sprudel zu entsprechen.

So wie die Gegend, in der Las Vegas liegt, nach und nach durch die immer mehr vorrückende Bahn leichter zu erreichen war, hatte man in der Nähe der heißen Quellen ein zwar einfaches, aber zweckentsprechendes Hotel erbaut, das übrigens im Frühjahre 1880 leider ein Raub der Flammen wurde. Nunmehr hat jedoch die Santa Fe-Bahngesellschaft mit Unterstützung reicher Bostoner Kapitalisten das prachtvolle, zweihundert Zimmer enthaltende dreistöckige „Montezuma Hotel“ errichtet, das am 15. April 1882 eröffnet ward und durch eine $9^1/_2$ Km lange, täglich mehrmals mit Personenzügen befahrene

Zweigbahn in direkter Verbindung mit dem Bahnhofe der Stadt Las Vegas steht. Es ist unbestreitbar das größte und besteingerichtete Badehotel, das gegenwärtig westlich vom Missouri bis nach Californien zu finden ist. Auch das etwas billigere Las Vegas Hot Springs Hotel gewährt sehr zufriedenstellende Unterkunft.

Einen Teil des Montezuma Hotels nimmt das große Badehaus ein, worin täglich sechshundert Bäder verabfolgt werden können. Ihre Heilkraft bewährt sich vorzüglich bei rheumatischen und gichtischen Leiden, sowie bei Hautkrankheiten. Auch ist, wie in einem größeren deutschen Kurorte, dafür gesorgt, daß überhaupt Bäder verschiedenster Art genommen werden können.

Dem in jeder Hinsicht empfehlenswerten Badeorte, dem „Saratoga von Neu Mexiko" steht zweifelsohne eine große Zukunft bevor, um so mehr, als hier in einsichtsvoller Weise viel geschieht, ihn nicht nur geschmackvoll zu verschönern, in seiner unmittelbaren Nähe Spaziergänge anzulegen und nach und nach solche Einrichtungen zu treffen, wie wir sie in größeren deutschen Bädern längst gewohnt sind, sondern auch seine auf viele Quadratkilometer wirklich prachtvolle und den Naturfreund in hohem Grade fesselnde weitere Umgebung leicht zugänglich zu machen. So kann der bereits erwähnte Gallinas Canyon nicht mit Unrecht als ein Yosemitethal*) im Kleinen bezeichnet werden; er wird jetzt für Wagen durch Straßen fahrbar gemacht, die man hofft, bis zu dem 32 Km vom Badeorte entfernten, gegen 10,000 Fuß hohen Monte Ermitano, auch El

*) Eine eingehende Schilderung des einzig in seiner Art dastehenden Yosemitethales habe ich in meinem Buche: „Californien, Land und Leute", SS. 177—212 entworfen.

Solitario genannt (Hermit's Mountain), hinaufführen zu können.

Leider hat im Allgemeinen ein Amerikaner davon, wie man die Quellen und Hülfsmittel eines Bades behufs Stärkung oder Wiedererlangung der Gesundheit rationell benutzen muß, gar keine Idee. Bade- und Brunnenärzte, die ihm in dieser Hinsicht mit Ratschlägen beistehen, energisch auf eine geregelte Lebensweise und vernünftige Diät dringen und die Gasthofsbesitzer zur Herstellung und Verabreichung kurgemäßer Kost anhalten würden, gibt es bis jetzt in keinem Badeorte des amerikanischen Westens. Auch fehlt hier eines Badekommissärs oder Kurvereins umsichtige Leitung, wie sie sich in allen größeren deutschen Bädern zu ihrem Vorteile bemerkbar macht. So ließe sich durch Erhebung einer Kurtaxe, die kaum auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen würde, da der Amerikaner willig zahlt, sofern ihm nur für sein Geld etwas geboten wird, ein ansehnlicher Fonds sammeln, der natürlich ausschließlich nur zum Besten des Bades, unter Anderem namentlich zur Beschaffung einer guten Musikkapelle zu verwenden wäre.

Wie aber die Verhältnisse gegenwärtig liegen, trinkt so ein Yankee — nein, er stürzt, — wann es ihm gerade paßt, kolossale Mengen des schärfsten Mineralwassers, auch unmittelbar nach einer schweren Mahlzeit hinab, und seiner Trinkkur ungeachtet verschlingt er zugleich riesige Massen der schärfsten Gurken, Mixed Pickles, Girkoins, Ketchup und pikantesten Saucen, und wenn er ein so naturwidriges Verfahren Wochen hindurch fortgesetzt hat, dann wundert er sich, daß er nicht gesund wird, schimpft greulich auf das Bad und erklärt, zu Hause angekommen, sehr irrig Alles für Schwindel und Humbug.

Nicht nur von rheumatischen und Hautübeln geplagten Personen, auch nervösen und brustkranken Patienten ist der

Aufenthalt in Las Vegas anzuraten. Überhaupt ist Leidenden letztgenannter Kategorie das Klima von nahezu ganz Neu Mexiko in hohem Grade zuträglich. So stellen die statistischen Berichte über den Gesundheitszustand der nordamerikanischen Bundes-Armee fest, daß in Neu Mexiko auf je 1000 Personen nur $1^{3}/_{10}$tel Lungenkranke kommen, wogegen sich das Verhältnis in anderen Teilen der Union zwischen $2^{3}/_{10}$ per Tausend beläuft. Dr. Symington hat während eines achtjährigen Aufenthaltes in Neu Mexiko daselbst nur zwei Fälle von Phthisis unter der ansässigen Bevölkerung zu beobachten Gelegenheit gehabt. Übrigens ist das Klima von Neu Mexiko keineswegs so gleichmäßig, wie in manchen in der Nähe des stillen Meeres gelegenen Teilen Südcalifornien's; es kommen im Gegenteile erhebliche Schwankungen in der Luftwärme vor, namentlich auf kahlen Plateaus bei ruhigem und hellem Wetter. Unangenehm sind ferner die hie und da eintretenden staubsturmartigen Winde, vor denen allerdings in Folge ihrer Lage einzelne Gegenden nahezu geschützt sind.

* * *

Bald nachdem wir das interessante Las Vegas verlassen haben, ändert sich der seit unserer bisherigen Fahrt durch Neu Mexiko einförmig-öde und traurige Charakter der Landschaft sehr zu seinem Vorteile. Die 133.4 Km lange, aus einem 6400 bis 7500 Fuß hohen Plateau bestehende Strecke, die wir von Las Vegas bis Santa Fe über die am Schlusse dieses Kapitels zu besprechenden Stationen Romero, Sulzbacher, Bernal, Pecos, Fulton, Kingman, Levy, Glorieta, Manzanares und Lamy zurückzulegen haben, ist nicht nur gut bewaldet, hauptsächlich mit dem Cedargebüsch, hier Pinion genannt (Pinus edulis), das freilich technisch so gut wie keinen Wert hat, sondern auch

gleichzeitig lieblich und anmutig, ja hie und da sogar prachtvoll. Hier ist entschieden eine der interessantesten Strecken der ganzen Santa Fe Bahn. Denn rechts oder westlich von uns dehnen sich die Felsengebirge aus, von deren entfernter liegenden Schneegipfeln wir hier allerdings im Hochsommer keinen gewahren, und auch östlich von der Bahnrichtung sind Berge vorhanden. Übrigens ist hier die Bevölkerung immer noch spärlich. Sie würde zweifelsohne weit zahlreicher sein, wenn die Eigentumsverhältnisse von Grund und Boden geregeltere wären. Die Unsicherheit liegt in den zahlreichen Landschenkungen (land-grants), mit denen die spanischen Könige und mexikanischen Gouverneure vor Zeiten verdiente Militärpersonen, Beamte und Geistliche in sehr liberaler Weise bedachten. –

Als durch den am 2. Februar 1848 zu Guadalupe Hidalgo abgeschlossenen Vertrag die Vereinigten Staaten in den Besitz von Neu Mexiko gelangten, verpflichteten sie sich, alle nach mexikanischem Gesetz rechtsgültigen Besitztitel dieser Landschenkungen anzuerkennen. Die hierauf bezügliche Untersuchung erwies sich jedoch als höchst schwierig und zeitraubend. Sind auch nunmehr etwa fünfzig Grants anerkannt, so sind doch noch gegen zweihundert in der Schwebe, ja manche kleinere Landschenkungen haben deren heutige Besitzer überhaupt noch gar nicht angemeldet. Erst wenn alle Landansprüche geregelt und die Besitztitel hierauf gesichert sind, worüber jedoch, so wünschenswert auch eine baldige definitive Erledigung wäre, noch Jahre, ja selbst Jahrzehnte verstreichen werden, kann an eine dauernde Besiedelung derselben gedacht werden.

So, wie die Verhältnisse gegenwärtig liegen, wird entweder Bergbau betrieben oder auf diesen Ländereien und anderen Gebieten Neu Mexiko's werden Tausende von Rindern gezüchtet.

Die sehr lohnende und gewinnbringende Rindviehzucht, mit der sich jedoch Niemand befassen sollte, der nicht mindestens 4000 bis 5000 Dollars Kapital besitzt, wird gegenwärtig in dreifacher Weise betrieben. Die eine, und bis jetzt weitaus



Viehweide in Neu Meriko.

die gewöhnlichste, „loose herding“ genannt, besteht darin, daß die großen Viehherden im Allgemeinen ohne alle und jegliche Aufsicht und ohne den geringsten Schutz frei nach Belieben umhergrasen, wenngleich ihnen nicht nur von Indianern, sondern auch von Weißen hie und da Gefahr droht. Auch im

Winter, obschon er zuweilen einige recht kalte Tage im Gefolge hat, bleiben die Tiere ohne alles Obdach. Sie meiden die Bahn und sind daher für uns, die Reisenden, nicht sichtbar; höchstens, daß wir hie und da in der Nähe einer Station eine kleine Anzahl von Rindern gewahren. Dieses Verfahren kostet sehr wenig, bedingt aber einen sehr bedeutenden Abgang von Vieh.

Die zweite Methode ist das sogenannte „close herding“, d. h. das Vieh weidet unter der Aufsicht einer ziemlich großen Anzahl von Hirten innerhalb eines bestimmten Bezirkes, wodurch die Auslagen für die Herdenbesitzer zwar allerdings erhöht, aber durch den verhältnißmäßig geringen Verlust von Vieh wieder hereingebracht werden.

Die dritte, erst seit dem Jahre 1880 in größerem Maßstabe ausgeführte Methode besteht darin, daß man die Fläche, auf der das Vieh weidet, mit einer festen Drahteinzäunung (wire-fence) umgibt, wobei man für jedes Stück Vieh durchschnittlich zehn Acres Weideland rechnet. Dieses Verfahren erfordert selbstverständlich ein sehr bedeutendes Kapital, da jede Meile = 1.609315 Km Draht 140 bis 160 Dollars kostet, hat sich jedoch so außerordentlich vorteilhaft erwiesen, daß es nunmehr eingefriedigte Flächen bis zu 250,000 Acres gibt. In diesen umhegten Weideländern ist der Verlust an Vieh gleich Null. Die Umzäunung wird täglich von Hirten, die überhaupt die allgemeine Aufsicht über die Herden führen, auf ihren Zustand besichtigt und da, wo es nötig sein sollte, schleunigst ausgebessert, um das Ausbrechen des Viehs zu verhindern.

Wo die erste Methode, das „loose herding“, in Anwendung gebracht wird, finden sich jährlich einmal im Hochsommer — zuweilen sogar zweimal, im Frühling und Herbst, — an einem vorher bestimmten Orte die Herdenbesitzer (englisch stock-

men oder herdsmen genannt) mit ihren Knechten, den „Cowboys“ zusammen behufs Abhaltung eines fünf bis sechs Wochen in Anspruch nehmenden sogenannten round-up. Ein round-up (spanisch rodeo) besteht darin, daß man die von Rindern belebten Gegenden nach allen Richtungen zu Pferd durchzieht, das auf ihnen grasende Vieh zusammentreibt und jedem einzelnen jungen Stück das Zeichen seines Eigentümers einbrennt. Wem es angehört, darüber entsteht selten eine Streitigkeit; denn die jungen Rinder folgen immer der Kuh, die bereits von früher her gezeichnet ist. Jeder stockman hat nämlich für seine Herde ein eigenes Zeichen, den sogenannten „brand“, der wie eine Fabrikmarke gerichtlich eingetragen und hierdurch vor mißbräuchlicher Benützung von Seiten eines Unbefugten



Brandzeichen für Rindvieh (Cattle-brands).

geschützt ist. Diese Erkennungszeichen, die mehr oder minder die Haut beschädigen, fand ich häufig auf der Hüfte angebracht, was mich überraschte, da hierdurch zweifelsohne die Häute an Wert bedeutend verlieren. Ein Zeichen auf der Schulter würde meiner Ansicht nach die Haut weniger beschädigen und sie für den Markt wertvoller machen. Ungezeichnete, d. h. eines „brand“ entbehrende Tiere, nennt man — in Colorado wenigstens — Mavericks; dies Wort wird kurzweg Mavricks ausgesprochen, mit der Betonung der Silbe Ma.

Man sollte es nun nicht für möglich erachten, daß die geschickte Hand eines Viehdiebes die Brandmarke mittelst eines Glüheisens so zu ändern versteht, daß sie sogar von ihrem rechtmäßigen Eigentümer nicht mehr mit Bestimmtheit erkannt

wird. Diese Art des selbstverständlich stets mit Diebstahl verübten Betruges hat in der letzten Zeit so zugenommen, daß hierdurch die Verluste der Herdenbesitzer geradezu empfindlich geworden sind. Das einzige Mittel, dem Übel abzuhelfen, wird wohl in der Aufgebung des „loose herding“ Systems und in der Vermehrung der Zahl der Hirten bestehen.

Die für den Markt gezeichneten Tiere werden durch die SS. 76—80 geschilderten Cowboys an die nächste Bahnstation getrieben und versandt; zuweilen kommen sie auch an einen nicht zu entfernten, für ihren sofortigen Verkauf geeigneten, in der Nähe des round-up gelegenen größeren Ort.

Alle bei einem round-up beteiligten Personen sind gut beritten; wehe Jenem, der im Vertrauen auf seine körperliche Kraft und Stärke es wagen wollte, sich zu Fuß in eine solche Herde von halbwilden Rindern hineinzubegeben oder ihr auch nur nahe zu kommen. Während ein zwölf-, ja selbst ein zehnjähriger Knabe, auf einem Pferde sitzend, mitten unter Hunderte von Rindern hineinreiten und ein ihm vorher bezeichnetes Stück gefahrlos mit der Peitsche aus der Herde heraustreiben kann, ist eine Anzahl erwachsener Personen, auch wenn sie sich mit Knütteln und Stöcken versehen, sofern sie es wagen, sich zu Fuß einer Herde zu nahen, ihres Lebens kaum sicher. Der Anblick von Fußgängern versetzt die Herde zunächst in Erstaunen; bald aber gerät sie in eine große Aufregung und plötzlich bemächtigt sich ihrer eine fürchterliche Wut. Unter lautem Gebrüll, mit zu Boden gesenkten Köpfen, mit weit hervorstehenden Augen, mit hoch emporgerichteten Schweifen stürzen sich die Tiere auf die harmlosen, unberittenen Personen, zertreten, zerstampfen, zermalmen sie oder schleudern sie wutentbrannt mit den Hörnern hoch in die Lüfte.

Ganz ohne Unfall verläuft überhaupt ein round-up nur

selten. In den von richtigen, ordentlichen Straßen nicht durchzogenen Gegenden stürzen mehr als einmal die Pferde, deren Reiter dann zwar häufig ohne jeglichen Schaden davonkommen, zuweilen sich aber doch teils kleinere, teils größere, ausnahmsweise sogar tötliche Verletzungen zuziehen.

Das Leben, das die bei einem round-up beteiligten Personen führen, ist selbstverständlich rauh. Zwar ist der eine oder andere Wagen da, in welchem verschiedenartige Lebensmittel, wie Mehl, Kaffee, Thee, Zucker, Speck, Crackers und Blechbüchsen mit eingemachten Gemüsen und Früchten verpackt sind. Aber in der Hitze der Verfolgung gelingt es dem Führer des Wagens zuweilen nicht, am Abend den Versammlungsort zu finden oder von den ihn eifrig Suchenden entdeckt zu werden. Dieser Wagen führt auch meistens das eine oder andere einfache Zelt mit sich, das dann Nachts einigen wenigen Personen Schutz gewährt. Die meisten Leute lagern jedoch in der freien Natur und schlafen unter offenem Himmel; etliche legen sich auch unter den Wagen selbst.

Doch kehren wir jetzt nach dieser Abschweifung wieder zur Bahn zurück.

* * *

Während wir von La Junta in Colorado bis Las Vegas in Neu Mexiko auf eine Entfernung von 346.5 Km eine nahezu südliche Richtung verfolgt haben, führt uns von letzterem Orte bis zu der von da 212.7 Km entfernten Stadt Albuquerque die Bahn in fast genau ost-westlicher Richtung durch Neu Mexiko hindurch. Der interessanteste Punkt auf dieser Strecke ist zweifelsohne die 46.8 Km westlich von Las Vegas gelegene Station Pecos. Ehe wir sie erreichen, taucht etwas östlich des kleinen, 20.9 Km von Las Vegas entfernten Ortes Sulz-

bacher — zu Ehren eines daselbst lebenden, hochverdienten, deutschen Israeliten so genannt — rechts (nördlich) von der Bahn ein großer, umfangreicher, mit Sträuchern gut bewachsener Hügel auf, der unsere Aufmerksamkeit deshalb erregt, weil er einem künstlich gemachten Kugelfange täuschend ähnlich sieht.

In der Nähe der Station Pecos (von der Bahn aus allerdings nicht recht sichtbar) sind merkwürdige, vielfach von früheren Reisenden, neuerdings (Herbst 1880) von dem berühmten Archäologen Adolph F. Bandelier untersuchte Ruinen vorhanden. Dieser Gewährsmann berechnet aus dem Kubikinhalt der Schutthaufen und der Vergleichung mit den noch stehenden Mauern die Höhe der einstigen Gebäude bis zu vier Stockwerken. Eines derselben sei in mindestens sechshundert abgesonderte Gemächer geteilt gewesen und habe wenigstens zweitausend Menschen zur Wohnung gedient. Die heutigen vorhandenen Ruinen bezeichnen nach Bandelier, dessen Anschauungen ich hier wiedergebe, das große Indianerdorf, das im Jahre 1540 den von Coronado befehligten Spaniern einen sehr hartnäckigen Widerstand leistete. Nach der Eroberung gründeten die Franciskaner in der Nähe dieses Dorfes eine ihrer bedeutendsten Missionen, und ihre im Jahre 1628 erbaute Kathedrale galt als eine der schönsten der 27 Kirchen und Kapellen zwischen dem Pecosflusse und dem Colorado von Arizona. In der Mitte des vorigen Jahrhunderts entstand ein Krieg zwischen verschiedenen Indianerstämmen und den Pecos, der mit der gänzlichen Zerstörung des großen Dorfes endete. Die wenigen am Leben gebliebenen Pecos flüchteten; es sollen heute noch Abkömmlinge derselben (insgesamt jedoch nur vier oder fünf Familien) vorhanden sein. Pecos ist nach der Ansicht Einiger mit der von Coronado entdeckten Stadt

Cicuye identisch, wogegen Andere glauben, daß Cicuye ursprünglich der Aztekenname des S. 232—48 geschilderten Santa Fe sei. Unter den Pueblo Indianern herrscht allgemein die Sage, daß der große Montezuma, der zwischen 1480 bis 1520 lebte, in Pecos geboren sei.

In den von uns hierauf durchzogenen westlicheren und südlicheren Teilen von Neu Mexiko sind die klimatischen Verhältnisse in so fern etwas andere, als wir sie früher während des Durchzuges durch Colorado angetroffen haben, als hier namentlich während des Hochsommers mehr Regen fällt, der sich für die Vegetation von größtem Nutzen erweist. So erlebte ich am 21. Juni 1880 zwischen Fulton und Kingman (den auf Pecos folgenden, in gut bewaldeter Region gelegenen Stationen) einen Regen von einer Stärke, wie er in Colorado nur ganz ausnahmsweise vorkömmt; er endete mit einem schwachen Gewitter. Namentlich im Sommer 1881 traten solche Regen mit einer Heftigkeit auf, daß die Bahn darunter arg zu leiden hatte, ja auf kurze Strecken für einige Tage sogar unfahrbar ward. Um fernerhin vor den Folgen solcher wolkenbruchartiger Regen gesichert zu sein, hat die Santa Fe Bahn ausgedehnte, ihrem Zwecke wahrscheinlich vollständig entsprechende Arbeiten, und zwar ausschließlich durch Weiße (nicht durch Chinesen), nunmehr ausführen lassen. An den bedrohten Stellen wurden ferner Abzugsgräben gegraben oder Mauern errichtet.

Von Kingman erreichen wir (vorüber an den kleinen Stationen Levy, Glorieta und Manzanares) Lamy, zu Ehren des in Santa Fe lebenden, hochverdienten katholischen Erzbischofs John B. Lamy genannt, das auch deshalb eine Bedeutung hat, weil von hier aus eine am 9. Februar 1880 vollendete Zweigbahn nach S a n t a F e, der Hauptstadt von Neu Mexiko,

führt. Es wäre wirklich kaum zu verantworten, wollten wir es versäumen, diesen höchst merkwürdigen, nur 29 Km von Lamy entfernten Ort zu besuchen, der lange vor Eröffnung der Bahn einen hochberühmten Namen hatte, der seit Jahrzehnten der Hauptstapelplatz des Handels mit dem alten Mexiko, mit Arizona, Texas und Colorado war, der in diese Gegenden die auf schweren Frachtwagen beförderten Waren lieferte.

XIII.

Santa Fe, die Hauptstadt Neu Mexiko's.

Santa Fe, zu deutsch die „Stadt des heiligen Glaubens“, zur Zeit der spanischen Herrschaft „La Villa Real de Santa Fé“ genannt, ist wohl die älteste Stadt in dem heutigen Nordamerika. Sie wurde ursprünglich von den Azteken erbaut, die sie, wie man nahezu allgemein annimmt, Cicuye nannten; siehe jedoch S. 230. Ihre überaus interessante, an blutigen Ereignissen reiche Geschichte auch nur in allgemeinen Zügen zu schildern oder die Aufstände aufzuzählen, die wiederholt mit Erfolg von den Pueblo Indianern gegen die drückende Herrschaft der Spanier von hier unternommen wurden, gestattet der Raum nicht.

Zwischen dem 2. Juli und 3. August 1883 feierte Santa Fe in würdiger Weise den 333. Jahrestag ihres Bestehens seit der Ankunft der Spanier, — den „Tertio-Millenial“, wie er amtlich genannt wurde. Es fand eine große Ausstellung statt, die aus zwei Abteilungen bestand, einer historischen und einer industriellen. Die erstere enthielt Werkzeuge, Waffen und verschiedenartige Gegenstände aus der Steinzeit, sowie Monumente,

Skulpturen und Objekte aus der Epoche der Azteken, ferner Reliquien der spanischen Eroberer und Kolonisten, die in Santa Fe oder seiner Umgebung angesiedelt waren. In der Industrieausstellung spielten die zahlreichen Minenprodukte Neu Mexiko's die Hauptrolle. Gleichzeitig hatte man für interessante Schauspiele Sorge getragen. Die Pueblo Indianer gaben ihre Tänze zum Besten, die mexikanischen Hirten (Vaqueros) entfalteten ihre Geschicklichkeit im Reiten und Lassowerfen; auch belustigende Esels- und Pferderennen und Volksbelustigungen aller Art fanden statt, sowie großartige Festaufzüge.

Dem äußeren Ansehen nach ist auch heute noch Santa Fe so verschieden von jeder anderen amerikanischen Stadt, daß man gar nicht mehr im Gebiete der Union zu sein vermeint. Die zahlreichen Fortschritte, die wir im Zeitalter des Dampfes zu verzeichnen haben und die namentlich gerade in Nordamerika so auffällig hervortreten, sind fast bis in die neueste Zeit spurlos an Santa Fe vorübergegangen. In der ganzen Stadt gab es, was Manchem unglaublich erscheinen mag, vor dem Jahre 1880 nicht eine einzige Dampfmaschine, deren jetzt allerdings mehrere vorhanden sind. Eine andere Eigentümlichkeit der Stadt besteht darin, daß man ihr Vorhandensein erst dann gewahr wird, wenn man so zu sagen mit der Nase auf sie stößt. Denn die niedrigen, aus einem Erdgeschosse bestehenden, mit flachen Dächern versehenen Häuser, die alle, wie auch die hoher Türme entbehrenden Kirchen, aus in der Sonne getrockneten Ziegeln, den sogenannten Adobes, erbaut sind, unterscheiden sich fast gar nicht von dem Boden, worauf sie stehen. Um so mehr erstaunt war ich, als ich das Innere dieser so überaus einfach sich ausnehmenden Wohnstätten betrat, gar häufig überraschend große Räume vorzufinden. Das eine bedeutende Fläche einnehmende Exchange Hotel, in dem ich

wohnte, ist ringsum mit einer Veranda versehen, von der aus man in die einzelnen, keineswegs kleinen Zimmer direkt hineingeht. Auch vom Hofe aus ist meistens ein Zugang zu jedem Zimmer vorhanden, von denen jedoch kein einziges ein Fenster enthält. Ihre Stelle vertreten die mit großen Glasscheiben versehenen, an der Veranda befindlichen Thüren, die fast jeder Reisende, wenn er zu Hause ist, ganz offen läßt, so daß jeder Vorübergehende ohne Weiteres sein Thun und Treiben beobachten kann. Gar häufig tritt dann eine zerlumpte Indianersquaw in Begleitung eines oder mehrerer ihrer hoffnungsvollen Sprößlinge oder Papus, wie sie genannt werden, ohne weitere Ceremonie herein, um eine kleine Gabe zu erbitten.

Im Jahre 1881 ist übrigens das neue, mehrstöckige, mit allen modernen Einrichtungen versehene, von den Herren P. Rumsey und Sohn geleitete große Palace Hotel vollendet worden, dem sich wahrscheinlich in nicht zu ferner Zeit noch gar manche andere anreihen werden. Überhaupt ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß innerhalb weniger Jahre eine ganze Anzahl großer neuer Häuser in Santa Fe entstehen werden, die dann der Stadt zweifellos eine ganz andere, als die gegenwärtig-originelle spanisch-mexikanische Physiognomie verleihen werden.

Eines der wenigen Backsteinhäuser, das im Jahre 1880 in Santa Fe zu sehen war, haben die Gebrüder Spiegelberg erbaut. Übrigens dient es nicht sowohl zum Wohnen, als vielmehr als Magazin für ihr riesiges und ungemein reichhaltiges Warenlager. Solche sind aber, wenn auch nicht gleich großartig, noch gar manche vorhanden. Nur ahnt Niemand, daß in den Häusern, an denen er achtlos vorübergeht, hinter Läden, die aussehen, wie jene unscheinbaren von Krämern in abgelegenen Straßen New York's, Magazine sich befinden, die gut beleuchtet und mit geräumigen Geschäftslokalitäten ver-

sehen, Waren im Werte von vielleicht hunderttausend Dollars enthalten.

Außer den Gebrüdern Spiegelberg verdienen noch als größere deutsche Geschäftsleute Erwähnung: Z. Staab & Co. (seit 1856 in der Stadt etabliert) und Ilfeld & Co. (seit 1870 hier ansässig).

Wohl nirgendwo anders (mit Ausnahme der Stadt Mexiko und des mexikanischen Staates Chihuahua) kann man schönere Filigranarbeiten aus Gold und Silber sehen, als in Santa Fe. Während meiner Anwesenheit daselbst besaß Herr Charles Thayer ein Armband, von dem er sich sogar für den ihm gebotenen Preis von zweitausend Dollars nicht trennen wollte. Dieses Meisterwerk war vor etwa sechzig Jahren in Mexiko gefertigt worden; nunmehr wird aber auch in Santa Fe und dem SS. 216—22 geschilderten Las Vegas dieser Zweig der Juwelierkunst mit großem Erfolg, vielem Geschick und feinem Geschmack betrieben. Das reichste Lager von Schmuck- und Juweliergegenständen aller Art, namentlich Prachtstücke von Filigranarbeit, findet man in Santa Fe bei S. Lucas & Co.; die Firma hat überdies Filialen in Silver City (Neu Mexiko) und in Tucson, der Hauptstadt von Arizona.

Nicht minder als die Filigranarbeiten fesseln den Besucher Santa Fe's die von den Pueblo Indianern hergestellten, meistens mit grellen Farben bemalten Töpferarbeiten. Wir finden darunter nicht bloß religiös-groteske Darstellungen altmexikanischer Gottheiten, sondern auch viele für den praktischen Gebrauch bestimmte Gegenstände, wie Wasserkrüge, Vasen, Waschschüsseln, Trinkgefäße und dergleichen Hausgeräte.

Sind auch die durchweg ungepflasterten, seit 1. Dezember 1880 übrigens mit Gas beleuchteten Straßen und Gassen Santa Fe's vorwiegend enge, so gibt es doch in ihr einen sehr

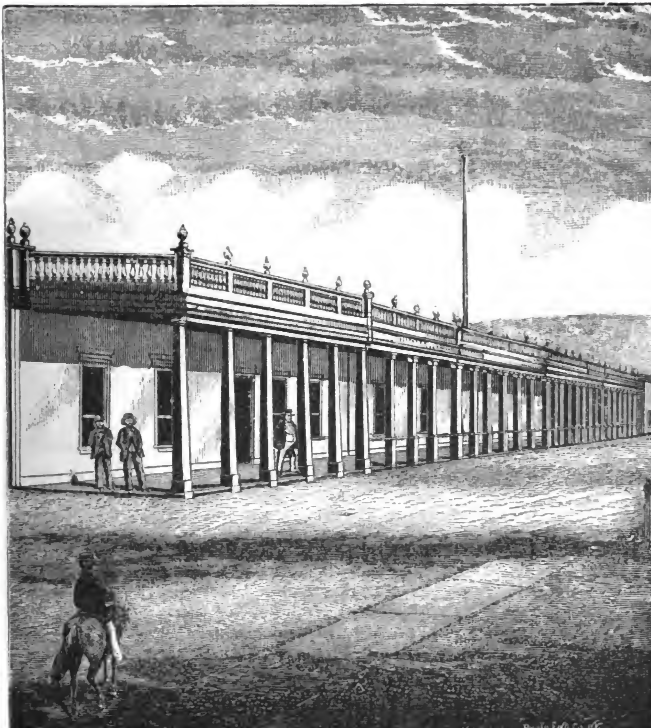
schönen großen Platz. Wie nämlich in jeder deutsch- oder österreichisch-schlesischen Stadt ein „Ring", so ist in jeder spanisch-mexikanischen, also auch in Santa Fe, eine „Plaza" vorhanden, nämlich ein großer, mit guten Wegen, Rasenplätzen und Blumenbeeten versehener und teilweise mit Bäumen be-



Töpfer-Arbeiten der Pueblo Indianer.

pflanzter und eingefriedigter Platz. Diese in Santa Fe sehr sauber gehaltene Plaza ist überdies mit einem einfach-geschmackvollen, obeliskartigen Monumente geschmückt, das in 35° 41' nördlicher Breite, 106° 10' westlicher Länge und 6947 Fuß über dem Meere liegt. Der Bahnhof in Santa Fe ist 7013

Fuß über der Meeresoberfläche erbaut, das Barometer in der amtlichen meteorologischen Station hängt 6851 Fuß über dem Meere. Der auf der Plaza befindliche Obelisk wurde auf



Palast des Gouverneurs von Neu Mexiko in Santa Fe.

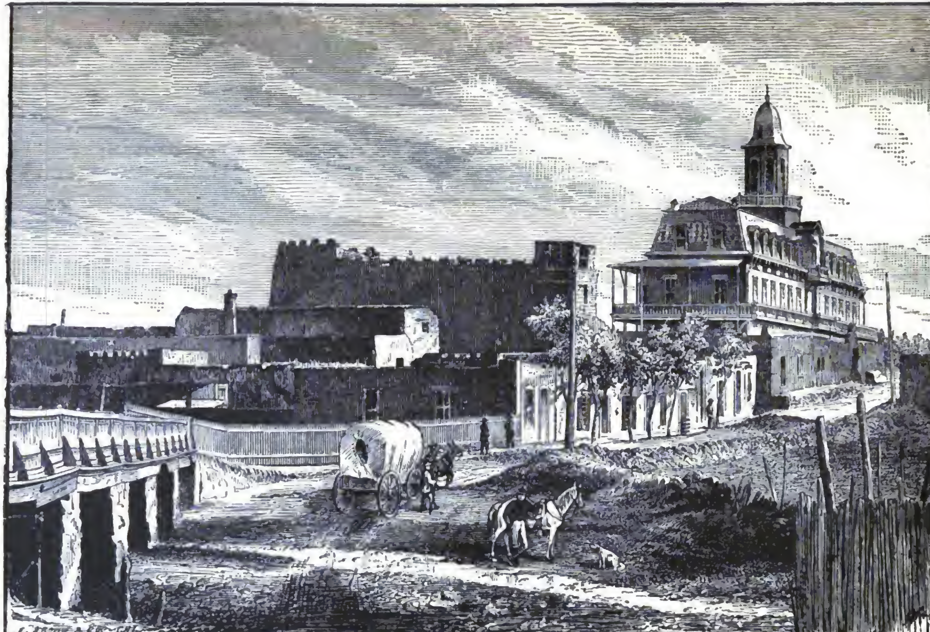
Veranlassung der Territorial-Legislatur im Jahre 1867 errichtet, und zwar zum Andenken der Bundessoldaten, die in der den Unionstruppen ungünstigen Schlacht zu Valverde im

südlichen Neu Mexiko gegen den konföderierten General Sibley am 21. Februar 1862 gefallen waren.

Auf der Plaza, die einen einfachen Musiktempel enthält, spielt dreimal in der Woche (Sonntag, Dienstag und Donnerstag) zwischen 6 und 7 Uhr Abends die aus Negern bestehende Regimentsmusik, deren Kapellmeister, wie fast überall in den Vereinigten Staaten, ein Deutscher ist. Zu wundern ist es daher nicht, daß man auch im fernen Santa Fe die schönsten deutschen, italienischen und französischen Weisen und Arien erklingen hört. Freilich dauert es geraume Zeit, ehe sie ihr Erscheinen dort machen. Die „Mandolinata", der „Fledermauswalzer", der „Fatinitzamarsch" und gar manche andere ältere Musikstücke waren freilich daselbst im Sommer 1880 schon bekannt; aber die reizenden Melodien des „Seekadetten" und „Carmen" und die anmutige „Türkische Scharwache" hatten damals ihren Einzug noch nicht gehalten.

Zu meinem nicht geringen Erstaunen trugen die schwarzen Musiker mit alleiniger Ausnahme des großen und kleinen Trommelschlägers weiße, baumwollene Handschuhe, die sie sogar, was mir noch auffälliger erschien, während der Ausübung ihrer Kunst krampfhaft anbehielten. Daß man behandschuht Blechinstrumente so gut blasen kann, wie es hier geschah, war mir allerdings neu. Als ich dem Kapellmeister mein Befremden darüber ausdrückte und ihm sagte, daß in Deutschland selbst bei Hofkonzerten und Hofbällen die ausübenden Künstler niemals Handschuhe trügen, erwiderte mein guter, schon stark amerikanisch angehauchter Landsmann stolz: „Ja, sehen Sie, in der feinen Civilisation sind wir in Neu Mexiko Ihnen eben über."

An einer Seite der Plaza liegt der sogenannte „Palast" des Gouverneurs von Neu Mexiko. Es ist dies ein ausge=

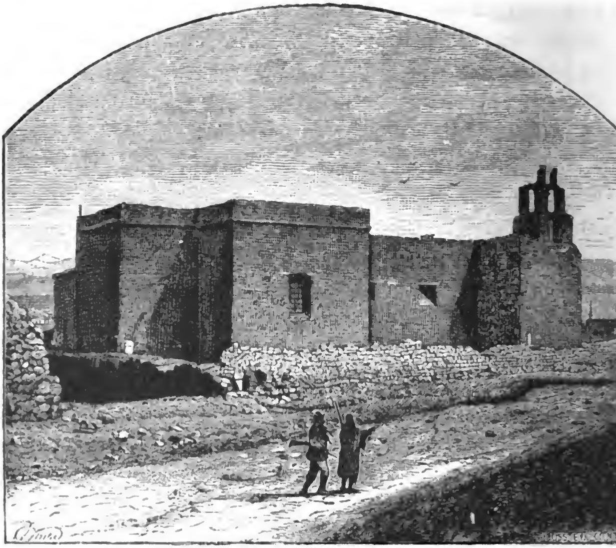


Kirche und Hochschule in Santa Fe.

dehnter, ebenerdiger, mit großer Veranda versehener, nur aus Adobes hergestellter Bau. Überhaupt fehlt es in Santa Fe, wo so viel Militär liegt, wo der Gouverneur des Territoriums seinen Wohnsitz hat, nicht an öffentlichen Gebäuden. Freilich ist in Folge der Veränderungen, die nach und nach, und namentlich in neuerer Zeit an dem „Palast" vorgenommen wurden, nur wenig mehr von seinem ursprünglichen Aussehen wahrzunehmen. In diesem Palaste residierten die spanischen Generalkapitäne, die, nominell Vicekönige, in Wahrheit und Wirklichkeit jedoch nahezu völlig unabhängige Herrscher waren. Die für das Wohl und Wehe Neu Meriko's wichtigsten Beschlüsse wurden in diesem historisch höchst merkwürdigen Gebäude gefaßt. Innerhalb seiner Mauern schmachtete im Jahre 1809 der amerikanische Forschungsreisende Zebulon M. Pike, dem zu Ehren der weithin sichtbare, 14,336 Fuß hohe Pike's Peak in Colorado genannt wurde (siehe S. 159); eine Menge anderer Staatsgefangener waren hier vor ihm und nach ihm interniert.

An alten kirchlichen Bauten ist in dem auch heute noch vorzugsweise katholischen Santa Fe kein Mangel; der interessanteste ist die dem Verfalle entgegengehende Adobekirche San Miguel (St. Michaelskirche), die nach Bancroft im Jahre 1582 erbaut worden sein soll und daher bereits über dreihundert Jahre alt wäre. In ähnlicher Weise hergestellt, aber kleiner, ist die Guadalupe Kapelle. Eine neue, in ziemlich großem Maßstabe angelegte Kathedrale, die aber noch der Vollendung harrt, wird ganz solid aus Steinen erbaut. Übrigens haben nunmehr auch die Methodisten, die Kongregationalisten, die Presbyterianer und andere Religionsgesellschaften ihre Kirchen und Geistlichen in Santa Fe, wo auch George K. Dunlop, der Bischof der Episkopalkirche für Neu Meriko und Arizona, seinen Sitz aufgeschlagen hat.

Nordöstlich von der Plaza, auf einer felsigen Anhöhe, in der Nähe eines alten spanischen Begräbnisplatzes, erheben sich die noch recht gut erhaltenen Ruinen des vom amerikanischen General Stephan W. Kearney im Jahre 1846 zum Schutze gegen etwaige mexikanische Überfälle erbauten Forts Marcy.

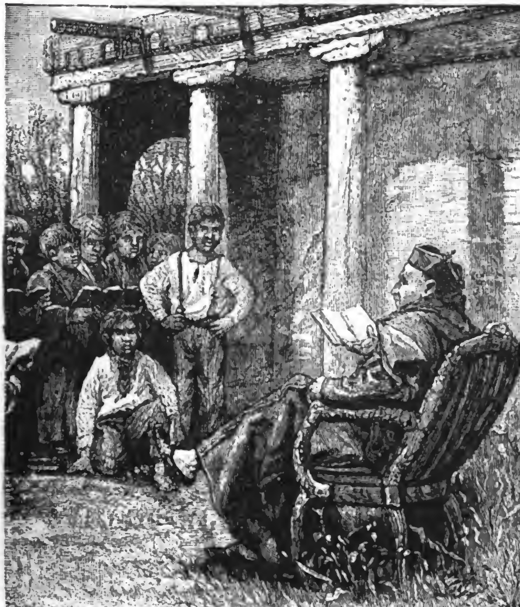


San Miguel's Kirche in Santa Fe, 300 Jahre alt.

Das neue, heutige Fort Marcy besteht aus einer Anzahl niedriger, von einer elenden Lehmmauer umschlossener, überaus ärmlicher, von Soldaten bewohnter Adobehäuser. Wie in jedem amerikanischen Fort — ich habe sie eingehender im VIII. Kapitel geschildert — befindet sich auch hier eine Flaggenstange. Mit einem Male fällt von dieser Stange eine oben angebrachte, große Kugel pfeilschnell herab, zwölfmal schlägt

tief unten eine Glocke, ebenso oft dann das Glöcklein der Kirche von Nuestra Señora del Rosario, — es ist Mittag in Santa Fe.

* * *



Schule im erzbischöflichen Palais zu Santa Fe.

Die auf einem den Fuß der Felsengebirge begrenzenden Plateau erbaute Stadt Santa Fe zählt nicht ganz 7000 Einwohner, ist jedoch zur Zeit weitaus die volkreichste Stadt Neu Mexiko's. Sie hat ihrer südlichen Lage ungeachtet in Folge ihrer Erhebung über dem Meere im Sommer ein äußerst angenehmes und gesundes Klima; lästig sind nur die zuweilen

mit ziemlicher Heftigkeit auftretenden Staubstürme. Gerade der Sommer 1880, wo ich in Santa Fe weilte, war überaus schön, — nicht zu kühl und nicht zu warm. Ich fand hier mehrere Familien aus den östlichen Staaten vor, denen ärztlicherseits eine Luftveränderung angeraten worden war und die sich über die in Folge hiesigen längeren Aufenthaltes erzielten Erfolge sehr zufrieden aussprachen, wenngleich sie gar manchen zu Hause gewohnten Komfort entbehren mußten.

Die mittlere Temperatur Santa Fe's, wo am 20. November 1871 eine amtliche meteorologische Station errichtet wurde, stellt sich unter Zugrundelegung sechsjähriger Beobachtungen wie folgt:

Jahreszeiten	Mittlere Temperatur		
	Fahr.	Celsius	Réaumur
Frühling	49°.7	9°.83	7°.87
Sommer	70°.4	21°.33	17°.07
Herbst	50°.6	10°.33	8°.27
Winter	31°.6	—0°.22	—0°.18
Jahresmittel	50°.6	10°.33	8°.27

Die jährliche Regenmenge ist großen Schwankungen unterworfen; denn sie beträgt 9 bis 16 Zoll.

Was der bis jetzt in Santa Fe und seiner Umgebung noch wenig kultivierte Boden bei richtiger Behandlung und namentlich mit Zuhülfenahme von Bewässerung zu leisten vermag, zeigt uns der prachtvolle, in Mitten der Stadt gelegene Garten des ehrwürdigen und allverehrten, seit länger als dreißig Jahren in Santa Fe wohnenden katholischen Erzbischofs John B. Lamy. Die Erfolge, die er namentlich in der Obstzucht erzielte, sind staunenswert. Wir finden in seinem Garten nicht nur köstliche Pfirsiche und Orangen, sondern auch Äpfel und

Birnen, ferner Pflaumen, Aprikosen und Kirschen; außer Weintrauben sind auch Beeren aller Art vorhanden (Erdbeeren, Johannisbeeren, Stachelbeeren u. s. w.). Überdies ist der Garten geschmackvoll mit einer reichen Auswahl der schönsten Blumen und Zierpflanzen geschmückt.

* * *

Höchst eigentümlich sind Santa Fe's Bevölkerungs- und sociale Verhältnisse. An Deutschen, die in immerhin nennenswerter Anzahl vorhanden sind, fehlt es natürlich nicht; sie haben im Sommer 1881 einen Turnverein und einen Männerchor gegründet.

Die Mehrzahl der Bewohner Santa Fe's besteht jedoch aus Mexikanern und Spaniern, für die das Leben ohne aufregende Tierkämpfe und Hazardspiele aller Art kaum denkbar ist. Daher auch die riesige Zahl von Spielhöllen aller Art in Santa Fe, daher der Ärger und die Wut dieser Bevölkerungsklasse über die durchaus gerechtfertigte Unterdrückung und Aufhebung der Stiergefechte und Hahnenkämpfe und ähnlicher grausam-roher Vergnügungen.

Nächst den Mexikanern liefern das Hauptkontingent für die Bewohner der Stadt die Pueblo Indianer, die nunmehr, im Laufe mehrerer Jahrhunderte vielfach mit spanischem Blute vermischt, ganz friedlich und nach indianischen Begriffen sehr fleißig, thätig und arbeitsam sind. Während die Squaws das Haus und Feld besorgen und der Pflege der Kinder sich widmen, treiben die Männer ihre Lasttiere, die ausschließlich aus Eseln bestehen oder wie man sie in Neu Mexiko heißt, Burros, hinaus in die mit Bäumen und Gestrüppen bedeckten Abhänge der Berge, sammeln das dort umherliegende abgestorbene Holz, beladen damit schwer ihre geduldigen Tiere, treiben sie in die

Stadt zurück und verkaufen eine solche Ladung für den geringen Preis von 25 Cents, d. i. etwas mehr als eine Mark. Die Esel, deren Kleinheit auffällt, sind ganz unglaublich gutmütig, willig und zahm. Niemals werden den Tieren Zäume



Bepackte Burros (Esel).

angelegt; man behandelt sie wie die Hunde und lenkt sie nur mit Worten. Stundenlang, ohne sich zu regen, bleibt so ein Esel auf dem Flecke stehen, auf den man ihn hingestellt hat.

Eine größere Anzahl dieser Grautiere kann man namentlich während der Morgenstunden in Burro Alley antreffen, die

für Santa Fe das ist, was der Fulton Markt für New York,— nämlich ein Platz zum Austausch und An- und Verkauf von Waren aller Art.

Erläuternd will ich hier bemerken, daß nicht blos in Santa Fe und seiner Umgebung, sondern zerstreut in ganz Neu Mexiko, ja selbst in einzelnen Grenzdistrikten Arizona's Pueblo Indianer auch heute noch in nicht unbeträchtlicher Anzahl angesiedelt sind. Man unterscheidet sie in vier Hauptabteilungen, nämlich in Keras, Ahimnos oder Mokis, Tewans und Zunis; die



Ruine der Kathedrale zu Taos, Neu Mexiko.

letzteren sind nicht bloß die in der Kultur vorgeschrittensten, sondern auch ihrer religiösen Anschauungen und früheren Geschichte halber weitaus die interessantesten, deren nähere Untersuchung den Archäologen und Ethnographen die lohnendste Ausbeute verspricht.

„Ein friedlicherer Menschenstamm als die Pueblo Indianer," sagt Balduin Möllhausen S. 144 seines „Tagebuches einer Reise vom Mississippi nach den Küsten der Südsee" (Leipzig, 1858, Hermann Mendelssohn), „ist kaum denkbar. Freundlich und gefällig zeigen sie sich gegen Fremde, wo sie ihnen auch immer begegnen mögen, sowie die größte Gastfreundschaft denen

zu Teil wird, welche sie in ihren Städten und Wohnungen besuchen. Manche reich bevölkerte Indianerstadt blüht noch in Neu Mexiko, doch sind es nur die Überreste des einstmals mächtigen und weitverzweigten Stammes, dessen Spuren und Trümmer in allen Richtungen vom Rio Grande bis an den großen Colorado des Westens zu finden sind. Seit langer Zeit in stetem Verkehr mit den Mexikanern, haben sie vieles in Beziehung auf Sitten und Tracht von denselben angenommen, ist sogar der größte Teil der Bevölkerung der spanischen Sprache mächtig. Fleiß und Betriebsamkeit ist eine ihrer Haupttugenden; sie treiben Acker- und Gartenbau und unternehmen gelegentlich Reisen zu den wildesten Indianern der Steppe, um nach Art der Weißen für Tauschartikel Pelzwerk und Häute mit heimzubringen. Daher kömmt es auch, daß Reisende, die sich den Grenzen von Neu Mexiko nähern, so häufig kleinen Karawanen der Pueblo Indianer begegnen, die in eiligem Schritt ihre bepackten Esel und Maultiere über die Ebene treiben."

Nominell sind die Pueblos alle Katholiken, aber in Wahrheit und Wirklichkeit sind sie nichts anderes als getaufte Heiden, die bis auf den heutigen Tag nahezu unverändert ihre religiösen Anschauungen, Sitten und Gebräuche beibehalten haben. Ganz sicher ist es nicht, aber in hohem Grade wahrscheinlich, daß die Pueblo Indianer mit den sogenannten Cliff-Dwellers von Neu Mexiko und Arizona identisch sind; vergleiche das XV. Kapitel.

Außer den ständig in Santa Fe oder seiner nächsten Umgebung angesiedelten Pueblo Indianern bekömmt die Stadt hie und da Besuch von anderen Stämmen, die, wie die Navahus und namentlich die Apachen, den Weißen keineswegs freundlich gesinnt sind.

Pueblo Dörfer sind heute noch in einzelnen Teilen Neu Mexiko's anzutreffen. So liegt nur 16 Km nördlich von Santa Fe das sehr sehenswerte Pueblo Dorf Tesuque. In diesen Pueblos bestehen die Häuser aus eigentümlichen Adobegebäuden. Es hat nämlich der untere Stock, über den sich



Pueblo Dorf in Neu Mexiko.

terrassenförmig ein, ja zuweilen sogar noch zwei weitere Stockwerke erheben, keine Thüre. Man gelangt mittelst einer Leiter auf das flache, mit einem Einschnitt versehene Dach, das eigentlich den einzigen Zugang zu dem Hause bildet. Ebenso hat man vom ersten Stock mit einer anderen Leiter zum zweiten

und von da auf gleiche Weise zum dritten Stock hinanzukommen. Im Innern sind in manchen Kammern winzige Löcher an-



Pflug der Pueblo Indianer.

gebracht, durch die sich ein Erwachsener mit Mühe nur hindurchzwängen kann; sie stellen die Verbindung zwischen den oberen Gemächern mit den unteren her.

XIV.

Santa Fe bis Deming.

Von Santa Fe nach Lamy und damit zur Hauptlinie zurückgekehrt, mit der wir durch Neu Mexiko hindurch in fast genau südlicher Richtung die Reise fortsetzen, kommen wir sehr bald an den Rio Grande (mit vollem Namen Rio Grande del Norte), zu deutsch den „Großen Fluß", den wir zuerst bei der 1418.5 Km von Kansas City entfernten, bedeutungslosen Station Wallace erblicken. Ein anderer, nunmehr jedoch fast gar nicht mehr im Gebrauche befindlicher Name des Stromes ist Rio Bravo del Norte, woraus nach und nach die jetzt beinahe vergessenen Abkürzungen Rio Bravo und Rio del Norte entstanden sind.

Was der Nil für Egypten, ist der in seinen Niederungen durchweg sehr fruchtbare Rio Grande für Neu Mexiko. Denn, sagt mit Recht Oskar Loew, „mit seinem schlammführenden Hochwasser befruchtet er alljährlich den Boden immer von Neuem und Neuem und erzeugt in der Nähe seiner Ufer eine Vegetationspracht, die im scharfen Gegensatze zum dürren Gestrüppe der anstoßenden Hochländer steht."

Das Rio Grande Thal hat bei Wallace eine Höhe von etwa 5000, bei Albuquerque von 4800 und bei El Paso, dicht an der mexikanischen Grenze, von 3000 Fuß über dem Meeresspiegel.



Eine Partie aus dem alten Albuquerque.

Der erste Ort von Wichtigkeit, dem wir am Rio Grande begegnen, ist das an seinem linken Ufer erbaute, von Kansas City 1478.1 Km entfernte Albuquerque, das die Bahn Ende April 1880 erreichte. Der in 35° 2′ nördlicher Breite, 106° 40′ westlicher Länge und 5026 Fuß über dem Meere auf einem ebenen Plateau, fast 30 Km westlich von den Sandia

Bergen gelegene Ort besteht aus dem alten spanischen Stadtteil (Old Albuquerque), der übrigens von der Bahn 2½ Km entfernt liegt, und der neuen amerikanischen Eisenbahnstadt (New Albuquerque), in der natürlich an Wirtshäusern, Restaurationen verschiedenen Ranges, Spiel- und Tanzlokalen kein Mangel ist. Das von J. B. Randall erbaute New Clarendon Hotel ist zur Zeit wohl das hervorragendste Gebäude in der neuen Stadt, die mit der alten durch eine Pferdeeisenbahn verbunden ist.

Der Stadt Albuquerque, deren voller Namen bei den Spaniern ursprünglich San Felipi Neri de Albuquerque lautete, und die sich mit der unerschütterlichen Hoffnung trägt, später das von ihr als Rivalin betrachtete Santa Fe weitaus zu überflügeln, steht zweifelsohne eine bedeutende Zukunft bevor. Denn von hier, oder richtiger gesagt, etwa 15 Km südlich von hier, in der Nähe von Isleta, zweigt sich die über Fort Wingate gehende, das nördliche Arizona in einer Länge von 918.8 Km durchziehende, an großartigen Naturschönheiten überaus reiche, SS. 12—15 geschilderte Atlantic & Pacificbahn ab. Zur Zeit hat Albuquerque, das in einer der fruchtbarsten Gegenden des Rio Grande Thales liegt und von allen Seiten leicht zugänglich ist, hauptsächlich Wichtigkeit wegen der ausgedehnten, in seiner Umgebung betriebenen Schafzucht. Laut dem Bundescensus gab es um die Mitte des Jahres 1880 in Neu Mexiko 2,088,831 Schafe. Aber im Jahre 1880 befand sich in Neu Mexiko, ungeachtet der Millionen dort gezüchteten Schafe keine Wollenfabrik; trotz der zahllosen Viehherden, welche dort weiden (siehe SS. 223—28), war im genannten Jahre keine einzige Gerberei im ganzen Territorium vorhanden.

Zwischen den Jahren 1880 und 1883 hat sich jedoch die Schafzucht in Neu Mexiko so bedeutend vermehrt, daß nun-

mehr in diesem Territorium kaum viel weniger als zehn Millionen Schafe vorhanden sein werden. Der Ertrag an ungewaschener Wolle belief sich im Jahre 1882 auf nahezu dreißig Millionen Pfund. Die Ansichten, ob in Neu Mexiko Rindvieh- oder Schafzucht lohnender sei, sind bis jetzt noch geteilt. Sicher in dieser Hinsicht ist nur Folgendes. Wer über große Kapitalien verfügt und seinem Geschäfte nicht volle Aufmerksamkeit schenken will, befaßt sich am Besten mit Rindviehzucht. Ein kleiner Kapitalist wird jedoch verhältnismäßig bessere Gewinne aus der Schafzucht erzielen, namentlich wenn er ihr seine Zeit voll und ganz widmet.

In Albuquerque und seiner Umgebung wird bereits in ziemlich ausgedehntem Maße und mit sehr zufriedenstellendem Erfolge der Weinbau betrieben. Das aus der Rebe erzielte Produkt ist feurig und hat nach der Ansicht gewiegter Kenner in mancher Beziehung Ähnlichkeit mit ungarischen Weinen. In den gleichfalls von der Santa Fe Bahn auf ihrem ferneren Wege durchzogenen südlicheren Teilen des Rio Grande Thales, die man nicht mit Unrecht den „Garten von Neu Mexiko" nennt, gedeihen überhaupt Reben und Obstarten mancherlei Art, wie Pfirsiche, ja sogar Granatäpfel ganz vorzüglich.

Ehe die Bahn von Albuquerque weiter nach Neu Mexiko und Arizona gebaut war, gab es zwischen dieser Stadt und Tucson, der volkreichsten Stadt Arizona's, eine regelmäßige, von der National Mail and Transportation Company unterhaltene Postkutschenverbindung. Das Fahrgeld betrug die sehr erhebliche Summe von 15 Cents die Meile; 40 Pfund Gepäck waren frei; je ein Pfund Übergewicht wurde für je 100 Meilen mit 8 Cents berechnet. Der Postwagen machte übrigens einen bedeutenden Umweg; denn während jetzt mit der Santa Fe Bahn die Entfernung zwischen Albuquerque und Tucson nur

725.1 Km beträgt, fuhr der Wagen, wie aus der hier folgenden Tabelle ersichtlich, 933.4 Km = 580 Meilen.

Ehemalige Postwagenroute zwischen Albuquerque und Tucson.

Stationen	Zwischen- Entfernung Meilen	Gesamt- Entfernung Meilen	Stationen	Zwischen- Entfernung Meilen	Gesamt- Entfernung Meilen
Albuquerque . . .	—	—	Dona Ana	5	215
Pajarito	9	9	Las Cruces. . . .	17	232
Isleta.	6	15	Mesilla	3	235
Las Lunas	5	20	Slocum's Ranch .	25	260
Belen	12	32	Fort Cummings. .	20	280
Sabinal	23	55	Hot Springs . . .	20	300
Socorro	27	82	Fort Bayard . . .	41	341
San Antonio . .	10	92	Silver City . . .	9	350
San Marcial. . .	13	105	Burro Mountain .	25	375
Fort Craig. . . .	7	112	Shakespeare . . .	25	400
Paraje.	8	120	Camp Bowie. . .	61	461
Round Mountain .	23	143	Steel Station . .	25	486
Aleman	22	165	Point of Mountain	12	498
Point of Rocks . .	20	185	Tres Alamos. . .	35	533
Fort Seldon . . .	20	205	Willow Springs .	20	553
Leesburg	5	210	Tucson	27	580

* * *

Die erste Station nach Albuquerque, 15.2 Km von da entfernt, ist das obengenannte Isleta, das auch deshalb interessant ist, weil in seiner Nähe eines der größten von Indianern bewohnten Pueblos (Dörfer) vorhanden ist, das jedoch nicht gerade als besonders charakteristisch bezeichnet werden kann. Denn hier sind fast sämtliche aus Adobes hergestellten Häuser einstöckig und haben Hausthüren, wogegen die wirklich echten Wohnstätten der Pueblo Indianer, wie S. 247 auseinander-

gesetzt, mehrstöckig sind und nur mittelst Leitern erreicht werden können.

Nachdem wir zwischen Albuquerque und Isleta den Rio Grande überschritten und sein rechtes Ufer erreicht haben, folgen wir seinem eine südliche Richtung einschlagenden Laufe auf eine Strecke von 278.5 Km, und zwar von Isleta bis San Marcial während 149.8 Km auf der rechten und von letztgenanntem Orte bis Hatch während 128.7 Km auf der linken Uferseite. Meistenteils durchziehen wir eine einförmige und öde Gegend, deren Boden vielfach dürr und steinig ist.

Auf der Strecke zwischen Albuquerque und San Marcial ist das 4665 Fuß hohe Socorro (in 34° 5′ nördlicher Breite, 106° 55′ westlicher Länge) deshalb erwähnenswert, weil westlich von hier, etwa 40 bis 60 Km entfernt, sehr bedeutende, in den Magdalena Bergen gelegene Bergwerke sich befinden. Socorro, das ebenfalls den ältesten Städten Nordamerika's beigesellt werden muß, hat in der Manzanares Avenue eigentlich seine einzige gerade Straße. Die Bahnstation liegt nicht unmittelbar an der Stadt, sondern einen Km entfernt von ihrer Plaza und 1½ Km westlich vom Rio Grande.

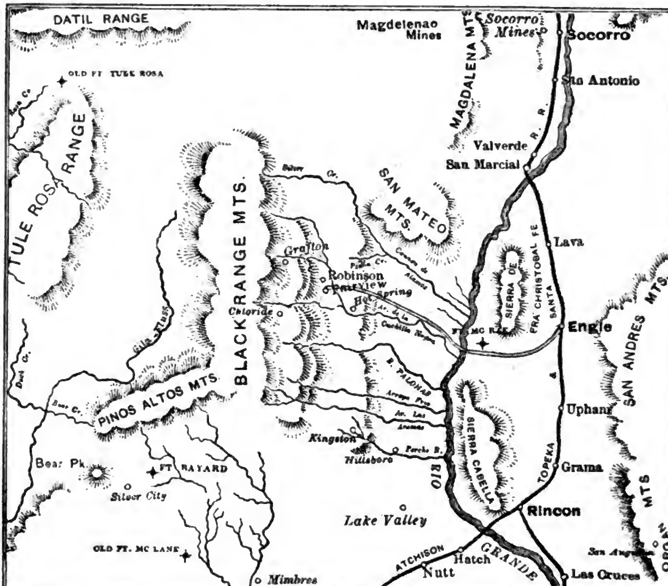
Zwischen Socorro und Deming, dem von da 249.7 Km entfernten Vereinigungspunkte der Santa Fe Bahn mit der Südpacificbahn, stoßen wir westlich vom Rio Grande, dem Laufe des Flusses vielfach nahezu parallel, auf eine Anzahl von Gebirgszügen, in denen in großer Menge Gold- und Silbererze enthalten sind. Der wichtigste der zahlreich bereits in diesen Gegenden vorhandenen Minendistrikte liegt in der Black Range, die man auf älteren Karten Neu Mexiko's unter dem Namen „Mimbres Mountains“ eingetragen findet. Bereits im Sommer 1882 waren in diesen gold- und silbererfüllten Regionen etwa dreitausend Bergleute beschäftigt, von

denen gar manche in den neu entstandenen Städten Robinson, Fair View und Grafton lebten. Der Weg zu diesen Ortschaften, wie überhaupt zu dem Black Range Distrikte geht von der Station Engle ab, die von Socorro aus 105.4 Km südlich liegt und von Kansas City 1704.8 Km entfernt ist. Engle befindet sich nahezu im Centrum einer immensen, mit Gras bewachsenen Ebene, die während eines großen Teils des Jahres fast ohne Wasser ist und daher mit dem Namen Jornada del Muerte (Todesstraße) bezeichnet wird. Das Wasser wurde früher in eisernen Behältern mit der Bahn von dem 61.7 Km entfernten San Marcial herbeigeführt, wird jedoch nunmehr, nachdem der Versuch, einen artesischen Brunnen zu bohren, fehlgeschlagen war, mittelst einer Wasserleitung von den beim Fort Mc Rae befindlichen Quellen, die etwa 15 Km westlich von Engle liegen, sowie vom Rio Grande beschafft.

Von Engle bringen uns die Postkutschen (Stages) zunächst an den etwa 30 Km westlich entfernten Rio Grande; wenn wir über ihn gesetzt haben, gelangen wir in das Cuchilla Negra Thal, und dasselbe zuerst in westlicher, dann in nördlicher Richtung verfolgend, hinauf zu den obengenannten Orten. Schon waren im Sommer 1882 die Ingenieure mit dem Vermessen einer von Engle ausgehenden Bahn nach Robinson beschäftigt.

Unsere Reise von Engle in fast genau südlicher Richtung fortsetzend, erreichen wir (über Cutter, Upham und Grama) Rincon, 1766.4 Km von Kansas City entfernt, einen unansehnlichen Ort, der jedoch deshalb Erwähnung verdient, weil von hier die bereits S. 36 ausführlicher geschilderte große Linie der Santa Fe Bahn über Las Cruces und El Paso nach Chihuahua im alten Mexiko führt. Las Cruces ist eine echte spanisch-mexikanische Stadt, „one of the quaintest old towns“, wie der Amerikaner sagt, in deren nächsten Umgebung eine er-

hebliche Anzahl prachtvoller Weinberge angetroffen werden. 5 Km westlich von Las Cruces liegt die am rechten Ufer des Rio Grande Flusses erbaute, nicht unbedeutende Stadt Mesilla; 25 bis 50 Km östlich von Las Cruces, das 53 Km südlich von Rincon entfernt ist, dehnt sich der im Ana Kreise gelegene



Kartenskizze der Mineuregionen im centralen und südlichen Neu Mexiko.

Organ Mountain Distrikt aus, der erst seit Februar 1881 erschlossen wurde und bis jetzt eine reiche Ausbeute an Gold, Silber, Kupfer und Blei lieferte. San Augustin ist der Hauptort dieses Distrikts.

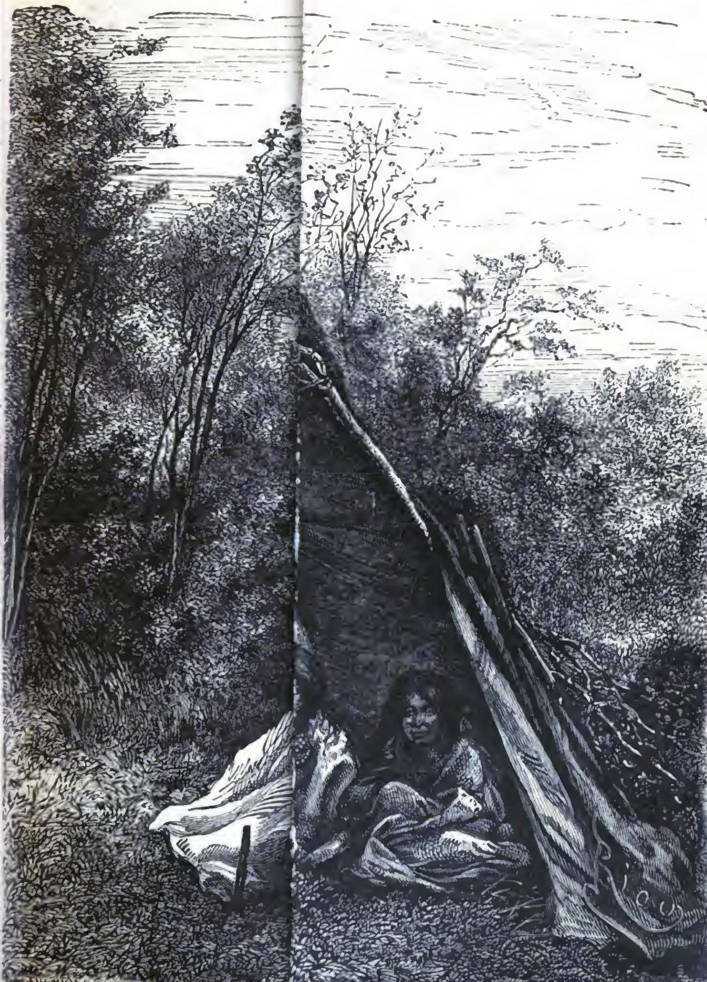
Während wir auf unserer 845.9 Km langen Fahrt zwischen La Junta (siehe S. 203) und Rincon eine fast genau südliche

Richtung eingeschlagen haben — mit Ausnahme der 212.7 Km langen, nahezu ost-westlichen Strecke zwischen Las Vegas und Albuquerque, — verfolgen wir von Rincon bis zu dem von da 82.7 Km entfernten Deming (dem Vereinigungspunkte der Santa Fe- und Südpacificbahn) eine nahezu genau westliche Richtung. Auf dieser Strecke finden wir zur Zeit keinen einzigen nennenswerten Ort, sondern nur die kleinen Stationen Hatch, Sellers, Watson, Nutt, Florida und Coleman. Nutt ist jedoch deshalb nicht ohne Bedeutung, weil von hier täglich C. Cosgrove's Postkutschen nach den nördlich hiervon gelegenen, erst in jüngster Zeit in Bearbeitung genommenen Silberregionen des Lake Valley und Perche Distrikts und den daselbst nunmehr entstandenen Städten fahren: Lake Valley, das 19$^1/_2$, Hillsboro, das 45 und Kingston, das 64 Km nördlich von Nutt entfernt liegt (siehe das gegenüberstehende Kärtchen). Die Stadt Lake Valley ist telephonisch mit Nutt verbunden. Für die Bergleute dieser Gegend, wie überhaupt für alle im südlichen Neu Mexiko, erwächst ein großer Vorteil daraus, daß sie hier auch im tiefsten Winter, da er stets sehr mild auftritt, ihre Arbeiten fortsetzen können. An Wasser herrscht übrigens nicht der geringste Überfluß; man wird wohl später hie und da artesische Brunnen bohren müssen.

Auch die Umgebung des zwischen Nutt und Deming auf eine Entfernung von 44.6 Km von uns durchzogenen Gebietes bringt uns gar manches Interessante und unsere Aufmerksamkeit Fesselnde. Denn nicht nur die Black Range ist reich an wertvollen Metallen, sie sind auch zweifelsohne in ihrer südwestlichen, der Eisenbahnlinie zwischen Rincon und Deming verhältnismäßig nahen Verlängerung, nämlich den Pinos Altos Mountains und in der noch westlicher von da gelegenen Tula Rosa Bergkette zu finden. Noch aber sind diese Regionen Neu

Mexiko's so gut wie gar nicht bekannt. Denn ihre Erschließung und nähere Erforschung, die Ausbeutung der in ihnen verborgenen Reichtümer und Schätze machten die in Neu Mexiko hausenden Navahus und Apachen bis jetzt geradezu unmöglich. Das Wort Apache — man sagt Apatsche — ist, was hier erläuternd bemerkt werden mag, ein Kollektivname für die Tontos Jicarillas, die Warm Springs Indianer und die Chiricahuas, die seit zwei Jahrhunderten bereits um den Besitz des der mexikanischen Grenze entlang liegenden Gebietes kämpfen. Wie es in dieser Hinsicht noch in neuester Zeit aussah, möge aus folgenden Thatsachen ersehen werden. Der Apachenhäuptling Victorio, der übrigens ebenso häufig auch Vittoria genannt wird und schon seit dem Jahre 1878 wiederholt auf Raubzüge ausgegangen war, hatte seit Februar 1880 die ganze Gegend von Socorro nach der südwestlich von da gelegenen Stadt Silver City und von hier wieder westlich bis in die Nähe von Tucson, der volkreichsten, im XV. Kapitel geschilderten Stadt Arizona's, so unsicher gemacht, daß es nahezu unmöglich war, sie zu bereisen. In Silver City und seiner Umgebung mangelte es damals so sehr an Lebensmitteln, daß die Bewohner dort eine Zeitlang beinahe Hunger litten. Die Vorräte waren nahezu aufgezehrt und weder für Geld noch für gute Worte aufzutreiben; Niemand ließ sich während einiger Wochen aus Furcht vor Victorio's Streifereien herbei, sie aus der Ferne zu beschaffen.

Victorio raubte, mordete und plünderte ohne Erbarmen. Seine Verwegenheit kannte keine Grenzen; bald tauchte er hier, bald dort wieder auf. Da er wiederholt die mexikanische Grenze überschritt und in Mexiko selbst einfiel, so mußte gegen ihn auch mexikanisches Militär aufgeboten werden, das sogar die Erlaubnis erhielt, von der sie jedoch nie Gebrauch machte, ihn



beliebig weit auf amerikanischem Grund und Boden zu verfolgen. Aber mit seltener Geschicklichkeit verstand es Victorio, beinahe zwei Jahre hindurch mit einer verhältnismäßig kleinen Schar seiner Stammesgenossen sowohl den Truppen der Vereinigten Staaten, als auch den der Nachbarrepublik Mexiko Trotz zu bieten. Seine Kriegführung war derart, daß sie die amerikanischen Befehlshaber geradezu verblüffte. Wenn man sich der zuversichtlichsten Hoffnung hingab, daß er jetzt unrettbar verloren sei, weil sein Schlupfwinkel rings von Truppen umstellt war, so wußte er sich doch solchen gefährlichen Lagen mit staunenswerter Gewandtheit wieder zu entziehen und irgend einen seinen Gegnern unbekannten Ausweg zu finden. Aber nicht nur die Apachen waren auf dem Kriegspfade, sondern auch die Navahus überfielen unabhängig von ihnen zu zu gleicher Zeit wiederholt weiße Ansiedler oder Bergleute.

Daß man in Neu Mexiko und Arizona und auch im alten Mexiko mit größter Spannung diesen Indianerunruhen und dem Ausgange dieses merkwürdigen Krieges folgte, ist selbstverständlich. Gerade während meiner Anwesenheit in Santa Fe (Sommer 1880) herrschte daselbst eine große Erbitterung gegen die Indianer und wo möglich eine noch größere gegen die zu ihrer Bekämpfung ausgesandten amerikanischen Truppen. Ich vernahm daselbst gar manche harte Urteile über die Unfähigkeit der Truppen, mit den Indianern fertig zu werden. Diese Art der Kriegführung hieß man laut eine Schmach für die Vereinigten Staaten. Nach deutschen Begriffen erscheint es allerdings rein unbegreiflich, wie mehrere Hunderte wohlbewaffneter und gut ausgerüsteter Soldaten, unter der Führung zahlreicher Offiziere beständig, aber ganz vergeblich einige hundert zerlumpte Indianer monatelang verfolgen, ihnen laut eigenen Berichten Schlachten liefern, eine Menge töten, die

Übrigen in Sackgassen treiben, aber niemals im Stande sind, sie zu umzingeln oder wenigstens doch nach allen Richtungen der Windrose zu versprengen. Mehrmals machte sich Victorio so zu sagen das Vergnügen, mit den amerikanischen Truppen wie die Katze mit der Maus zu spielen. Anfangs September 1880 befanden sich unter dem Kommando des Generals George P. Buell nahezu sechshundert Mann im Fort Cummings. 21 Km entfernt davon überfällt Victorio mit seinen Indianern die Postkutsche und tötet den Kutscher und zwei Passagiere. Sowie dem General die Unthat bekannt ward, sandte er Truppen ab, die mit den Leichen der Erschlagenen und den Postsäcken in's Fort zurückkehrten, ohne jedoch dem Feinde begegnet zu sein. Das war am 9. September 1880. Am nächsten Tage griffen die Indianer eine Schwadron — oder wie man in Amerika sagt, eine Kompagnie — Kavallerie an. Aber obschon hierauf General Buell mit all seinen Reitern ausrückte und ihm auch noch General Dudley mit seinem Fußvolk zu Hülfe eilte, und beide Heerführer vereint den Indianern eine offene Feldschlacht lieferten, entkamen letztere mit geringem Verlust doch nach Mexiko, wo Victorio in unmittelbarster Nähe von El Paso del Norte auf das Schauderhafteste wütete.

Selbst der größte Bewunderer der amerikanischen Armee wird zugeben müssen, daß sie sich im Frühjahr und Sommer 1880 während des monatelangen Feldzuges gegen den Apachenhäuptling Victorio und seine Krieger nicht gerade mit Ruhm bedeckt hat. Doch läßt sich zu Gunsten der amerikanischen Armee, wollen wir unparteiisch sein, gar mancher gewichtige Umstand anführen. So ist ihr das Terrain, auf dem sie zu operieren hat, nicht nur vielfach völlig unbekannt, sondern auch deshalb sehr ungünstig, weil es gebirgig und stark zerklüftet ist und eine Menge den Indianern genau bekannter und ihnen

daher leicht zugänglicher Schlupfwinkel birgt. Auch ist es zuweilen sehr schwierig, ihre Spuren auf längere Strecken zu verfolgen; denn die harte, oft ununterbrochen achtzig Km sich fortsetzende Lavaformation läßt nicht das geringste Merkmal zurück. Die Indianer in ihren Verstecken auszuhungern, ist aus folgendem Grunde geradezu unmöglich. Nicht bloß ist daselbst Überfluß an Wild, sondern auch der in Mengen dort wachsende Mescal (eine der Aloe ähnliche Pflanze) liefert den Indianern reichliche Nahrung. Denn die in rohem Zustande geschmacklose Frucht schmeckt gebraten wie die Süßkartoffel. Überdies läßt sie sich dann trocknen und eine Zeitlang aufbewahren. Die Zubereitung geschieht in der Art, daß die Indianer ein Loch graben, darin ein Feuer anmachen und in dasselbe Steine werfen, die sich durch und durch erhitzen. Auf die heißen Steine kömmt feuchtes Gras und darüber der Mescal; das Loch wird mit Gras und Erde bedeckt und obenauf wieder ein Feuer angezündet. Erst nach einigen Tagen ist der Mescal fertig.

Die weiße Bevölkerung in diesen Gegenden ist so spärlich, daß Rationen für die Mannschaften und Futter für die Pferde mitgenommen werden müssen. Der nur zu oft eingetretene Mangel an Pferdefutter und Nahrungsmitteln, die man in hinreichender Menge nur für drei oder vier Tage mit sich führen kann, hat die Truppen wiederholt in die unangenehme Notwendigkeit versetzt, unverrichteter Dinge auch dann wieder umzukehren, wenn sie den Indianern bereits dicht auf den Fersen waren. Die leichtbeladenen, kleinen, aber ausdauernden Ponies, deren sich die Rothäute bedienen, sind im Stande, ohne besondere Mühe gar manche Anhöhe rasch hinanzuklimmen, auf die der amerikanische Kavallerist sein schweres Pferd kaum hinaufbringen kann. Überdies ist Wasser keineswegs überall

und in ausreichender Menge vorhanden. „Die Apachen," sagt General Crook, „scheinen übrigens ganz gut ohne Wasser bestehen zu können. Meine Truppen trieben sie oft auf beinahe unzugängliche Höhen; die Apachen lagerten sechs bis acht Km vom Wasser entfernt und schienen nicht unter diesem Mangel zu leiden."

Mir persönlich war nur dies Eine unverständlich und nicht ganz klar, wie General Edward Hatch, der Oberkommandierende dieser Expedition, bei der etwa ein halbes Dutzend Generäle beteiligt waren, mit starker Hand von dem reizenden, SS. 167—68 geschilderten, vom Kriegsschauplatze freilich hunderte von Kilometern entfernten Badeorte Manitou in Colorado während einiger Zeit Alles zu leiten und überwachen vermochte.

Den mexikanischen, nicht den amerikanischen Truppen gelang es, dem schrecklichen Indianerhäuptling Victorio und seinen Apachen in den Castillos Bergen des mexikanischen Staates Chihuahua beizukommen und ihn daselbst endlich am 18. Oktober 1880 zu einer Schlacht zu zwingen, in der er selbst, 77 Krieger und 18 die Waffen führenden Indianerweiber getötet wurden; 87 Weiber und Kinder gerieten in Gefangenschaft; der Rest der Bande zerstreute sich nach allen Richtungen.

Die Besieger Victorio's waren übrigens nicht reguläre mexikanische Soldaten, sondern mexikanische Freiwillige unter Führung des Oberst Joaquin Terrazas. Den gefallenen Rothäuten wurde die ganze Kopfhaut abgezogen, zunächst deshalb, weil der Staat Chihuahua eine Belohnung auf die Schöpfe feindlicher Indianer ausgesetzt hatte, die für jenen Victorio's noch besonders erhöht worden war. Beim Einzug der Sieger in die Hauptstadt Chihuahua wurden diese, einen schrecklichen Anblick gewährenden Schöpfe einhergetragen, allen voran jener

Victorio's, der an den langen, grauen Haaren erkenntlich war. Die Gefangenen wurden jedoch sehr gut behandelt; gar viele Indianerkinder wurden von wohlhabenden mexikanischen Familien aufgenommen.

Während seiner nahezu zweijährigen Mordbrennereien hat Victorio mit seinen Indianern vierhundert weiße friedliche Personen gemordet, — eine ganz entsetzliche große Zahl, wenn man bedenkt, wie ungemein spärlich überhaupt die weiße Bevölkerung in diesen Teilen Neu Mexiko's und Arizona's noch immer ist.

Nachdem diese schreckliche Geißel beseitigt war, atmeten die weißen Bewohner wieder auf. Doch lange währte ihre Freude nicht, da im Frühjahre 1882 die Indianerunruhen wiederum auf's Neue begannen. Sie nahmen glücklicher Weise die gefürchtete Ausdehnung deshalb nicht an, weil die mexikanischen sowohl, als auch die amerikanischen Truppen den Rothäuten sofort ganz energisch entgegentraten. Immerhin wurden jedoch von den Indianern während dieser Unruhen 42 weiße Menschen getötet; der Verlust der Weißen an Vieh und die ihnen zugefügte Sach- und Eigentumsbeschädigung wird auf 30,250 Dollars geschätzt.

Die beinahe allseitig im Sommer 1882 gehegte Hoffnung, daß die durch Kämpfe und dabei erlittene schwere Verluste arg heruntergekommenen Indianer für längere Zeit ihre Raubzüge einstellen würden, ist leider nicht in Erfüllung gegangen. Denn im Frühjahre 1883 durchstreiften zahlreiche Indianerbanden wieder auf's Neue Arizona und Alt-Mexiko; in der Umgebung des südlich von Tucson im mexikanischen Staate Sonora gelegenen größeren Ortes Hermosillo haben sie innerhalb neun Tagen 32 Personen getötet. Aber sogar nach Neu Mexiko kamen sie herauf; Ende März 1883 haben sie, etwa 40 Km

nordöstlich von Silver City, den Richter H. C. Mc Comas (Mitglied der Advokatenfirma Mc Comas & Mc Kegan zu St. Louis in Missouri) nebst seiner Frau ermordet und deren Kind mitgenommen.

Als die Urheber dieser Greuelthaten hält man die Chiricahuas, die überhaupt bis jetzt vollständig nie unterworfen worden sind, da ein Kampf gegen dieselben wegen überaus ungünstiger Terrainverhältnisse mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden ist.

Die Erbitterung der weißen Bevölkerung erreichte einen solchen Grad — was übrigens unter obwaltenden Verhältnissen wahrlich nicht zu verwundern ist, — daß sich ganz in der Stille eine geheime Gesellschaft gebildet hat, deren in verschiedenen Orten Arizona's wohnende Mitglieder es sich zur Aufgabe stellen, alle frei umherstreifenden männlichen Indianer auszurotten oder deutlicher gesagt, wie tolle Hunde niederzuschießen.

Da es übrigens dem amerikanischen General George Crook, dem bereits in den Jahren 1872 und 1873 erfolgreichen Führer gegen die Apachen, geglückt ist, Ende Mai 1883 an der Grenze der Vereinigten Staaten und des alten Mexiko nahezu 400 Apachen gefangen zu nehmen und ihre sehr bedeutenden Vorräte zu erbeuten, so ist jetzt doch gegründete Hoffnung auf ein Eintreten anhaltender friedlicher Zustände vorhanden. Freilich wird es sehr schwer sein, die gefangenen Indianer so zu überwachen, daß man fernerhin vor ihren Feindseligkeiten völlig gesichert ist. Nur durch die größte Strenge und Furcht sind sie zu bändigen. Vorläufig sind sie auf der im XV. Kapitel näher geschilderten San Carlos Reservation in Arizona untergebracht. Unter Reservationen versteht man Ländereien, die den Indianern entweder vertragsmäßig von den Vereinigten

Staaten überwiesen wurden oder auf die man in Folge von glücklich geführten Kriegen ihre Niederlassung erzwang. So lange sie auf diesen Ländereien verweilen, von denen manche größer als deutsche Fürstentümer sind und sehr fruchtbare Gebiete enthalten, so daß sie ganz mit Unrecht hie und da von Schriftstellern als „Pferche“ bezeichnet werden, sind sie in ihrem Leben und Eigentum geschützt.

Die von früher her auf der San Carlos Agentur befindlichen Apachen haben sich ruhig, still und scheinbar sanft benommen; doch haben sich einzelne mehrmals heimlich von ihr entfernt, um kürzere oder längere Raubzüge zu unternehmen. Leider wurden sie bisher nicht, wenn sie freiwillig wieder zurückkehrten, streng gestraft, so daß sie wiederholt neue Verbrechen begingen.

Alle, die Gelegenheit hatten, die Apachen näher kennen zu lernen, sagen zwar einstimmig, daß sie sehr tapfer und kühn sind und sowohl an List, als auch an Intelligenz die übrigen wilden Indianerstämme weitaus überragen, erklären sie jedoch gleichzeitig für verräterisch, treulos und in hohem Grade grausam. Sie hängen den Gefangenen an den Füßen auf, zünden unter seinem Kopfe ein Feuer an und tanzen mit teuflischem Geheul, während das Opfer sich in schrecklichem Todeskampfe windet. In Mord, Plünderung und Gewaltthätigkeiten aller Art zu schwelgen, ist für die Apachen das höchste Vergnügen. Weder Mann noch Weib noch ein neugeborenes Kind wird von ihnen verschont.

Wie alle Indianer, so hegen auch die Apachen eine leidenschaftliche Vorliebe für Branntwein; „Tizwin“, wie sie ihn heißen, wird durch Ausgährung von unreifem Mais und Gerste gewonnen.

Zur Zeit der Schreckensherrschaft Victorio's war es so

gut wie unmöglich, es grenzte an hellen Wahnsinn, den Versuch zu machen, von Santa Fe oder Albuquerque auf dem nächsten Wege nach Arizona und Californien sich zu begeben, der damals (Sommer 1880), wo die Santa Fe- und Südpacificbahn noch nicht ganz vollendet war — man kann wohl sagen, zu ihrem Glücke, da sie sonst aller Wahrscheinlichkeit nach furchtbar von Indianerüberfällen zu leiden gehabt hätte, — darin bestand, daß man mit der Postkutsche von Albuquerque auf dem S. 253 genannten Wege nach Tucson fuhr und von da die daselbst damals beginnende Südpacificbahn zur Reise nach Californien benützte. Wer im Sommer 1880 absolut von Albuquerque nach Tucson reisen mußte, hatte einen ungeheueren Umweg von 3800 Km zu machen. Denn er mußte von Albuquerque mit der Eisenbahn nördlich über Denver nach Cheyenne fahren und von da mit den Pacifischen Bahnen über Sacramento und Los Angeles nach Tucson (s. die große Karte).

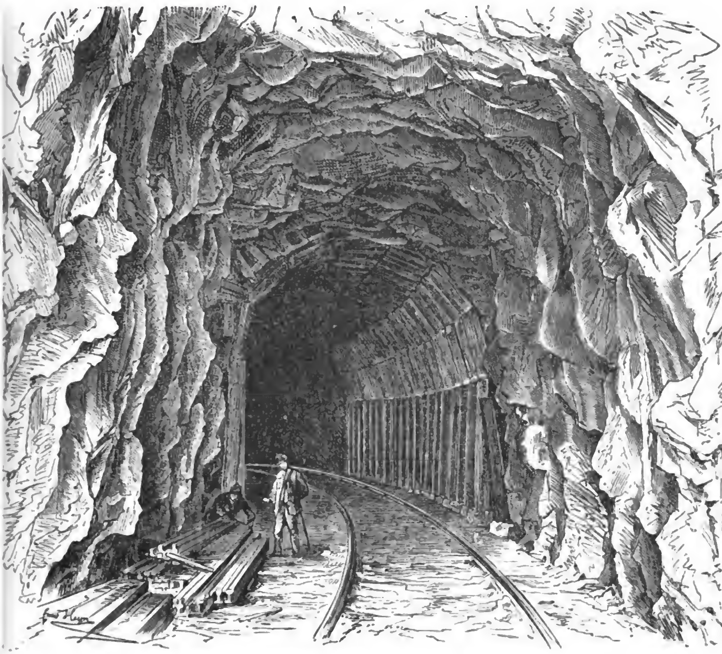
Übrigens werden die Bahnen, die nunmehr bereits diese Gegenden durchziehen, in dieser Hinsicht Wandel schaffen und gründliche Abhülfe bringen. Denn merkwürdig in hohem Grade ist der Einfluß, den nach und nach die eisernen Verkehrswege auf das Zurückdrängen, ja selbst auf die Verjagung und Verscheuchung der Indianer üben. Sei es, daß das schnaubende, funkensprühende Dampfroß ihnen einen unüberwindlichen Schrecken einflößt, sei es, daß sie die Ansicht hegen, dem rasch dahinbrausenden Zuge doch nichts anhaben zu können: genug, seitdem die Bahn regelmäßig befahren ist, hat man nie mehr das Geringste von einem Angriff der Indianer auf dieselbe gehört.

Namentlich waren zur Zeit der Eröffnung der Pacificbahn (Mai 1869) und noch mehrere Jahre später die Besorgnisse groß, die man vielfach wegen ihrer Sicherheit hegte. Man



Ehemaliger Viadukt der Central Pacificbahn in der Sierra Nevada.

dachte, daß die Züge in den öden, überaus spärlich besiedelten Regionen, die sie häufig zu durchfahren haben, aus einem Hinterhalte von den Indianern in Tunnels angegriffen oder



Ein Tunnel der Central Pacificbahn in der Sierra Nevada.

längs arglistig durchschnittener Brücken oder Viadukte herabstürzen würden; die wenigen Reisenden, denen etwa eine Rettung gelänge, wären unfehlbar dem Skalpmesser der Rothäute verfallen.

Alle diese Befürchtungen haben sich bis jetzt glücklicher Weise als grundlos erwiesen; der Zukunft kann man in dieser Hinsicht noch beruhigter entgegensehen, wenngleich ein Indianerüberfall immerhin noch zu den Möglichkeiten gehört.

Aber nicht bloß die Indianer werden die Bahnen zurückdrängen, sie werden auch durch Herbeiziehung solider und friedeliebender Bürger einen äußerst wohlthätigen Einfluß auf die socialen Verhältnisse, auf die Veredelung und Verfeinerung der Sitten, auf die Hebung von Anstand äußern.

Vierter Abschnitt.

Die Südpacificbahn in Arizona und Californien.

XV.

Deming bis Yuma.

Das letzte Glied in dem im vorliegenden Buche geschilderten südlichen Überlandwege, der vom Gestade des atlantischen Oceans an die Küste des stillen Meeres führt, oder deutlicher gesagt, New York mit San Francisco verbindet, bildet die Südpacificbahn von Arizona und Californien, die sich von Deming in Neu Mexiko nach San Francisco in Californien in einer Ausdehnung von 1928 Km erstreckt. Diese Linie war am 20. Dezember 1880 dem Betriebe übergeben worden. Von Deming aus war bis zur Herstellung des einige Monate später erfolgten Anschlusses der Santa Fe Bahn eine Omnibusverbindung nach San Marcial (siehe S. 254) und später, je nachdem die Bahn vorrückte, mit anderen, Deming näher gelegenen Orten hergestellt worden. Die Santa Fe Bahn erreichte Deming am 8. März 1881.

Verschieden von der alten Pacificbahn (siehe S. 10), die am 10. Mai 1869 unter großen Feierlichkeiten und der Beteiligung der Gesamtbevölkerung der Vereinigten Staaten er-

öffnet wurde, ging die Vollendung der Südpacificbahn in aller Stille vor sich. Als am 8. März 1881 zu Deming die Verbindung der beiden großen Bahnen hergestellt war, beschränkte sich die ganze Feier dieses bedeutsamen Ereignisses darauf, daß die Herren R. R. Coleman, Betriebsdirektor der Santa Fe Bahn, und A. C. Longstreet, J. J. Bates und J. F. Kilalea, Beamte der Südpacificbahn, in Verbindung mit einigen anderen Herren am Nachmittag genannten Tages in die letzte Schiene einen silbernen Nagel einschlugen, worauf dann der Ingenieur O'Neil mit der Lokomotive Nr. 503 der Santa Fe Bahn auf das Geleise der Südpacificbahn fuhr.

Wie bereits S. 65 erwähnt, wurde der erste durchgehende Zug am Donnerstag, den 17. März Abends zehn Uhr von Kansas City abgelassen; er erreichte ohne jeglichen Unfall San Francisco.

Deming, der Vereinigungspunkt der Santa Fe Bahn mit der Südpacificbahn von Arizona und Californien, liegt in dem südwestlichen Winkel des Territoriums Neu Mexiko, in der Nähe von Florida Point, und ist 64 Km nördlich von der mexikanischen Grenze und 134.4 Km von jener Arizona's entfernt. Seinen Namen erhielt der Ort zu Ehren der Gemahlin, geborenen Deming, des Präsidenten der Südpacificbahn.

Der in den ersten Monaten des Jahres 1881 in einer früher ganz unbewohnten Gegend, so zu sagen über Nacht entstandene Ort, von dem Niemand behaupten wird, daß er jemals in Zukunft eine Bedeutung wird erlangen können, wies Anfangs nur Zelte auf, die alle beinahe nur dem Bacchus und Spiele geweiht waren. Auch heute noch hat sich Deming nur wenig über den trostlos-traurigen Zustand erhoben, in dem es sich zur Zeit der Eröffnung der Bahn (17. März 1881) befand. Denn selbst jetzt noch ist die aus zusammengewürfeltem

Gesindel bestehende Bevölkerung, die nicht säen, wohl aber mühelos ernten, gut leben und viel trinken will, furchtbar roh. Kuhhirten, nämlich die übelberüchtigten und zügellosen, SS. 76—80 geschilderten Cowboys, die hie und da, teils vereinzelt, teils in größerer Zahl dem Orte einen Besuch abstatten, geraten häufig nicht nur mit den dortigen wüsten Gesellen, sondern auch mit den harmlosen Reisenden in Konflikte, und Niemand sollte der Neugier halber, die ihn aller Wahrscheinlichkeit nach teuer zu stehen kommen dürfte, länger als durchaus nötig hier sich aufhalten. Allerdings ist jetzt ein größeres, von der Gesellschaft erbautes, 25 Zimmer enthaltendes Hotel vorhanden, „das Deming House", worin jedoch ein Reisender niemals mit Sicherheit auf Aufnahme rechnen kann. Denn die eigentliche Bestimmung dieses Hotels, wie gar mancher anderer, die wir in Bahnhöfen des amerikanischen Westens vorfinden, besteht nicht nicht sowohl darin, Reisende zu beherbergen, als vielmehr den hier stationierten Eisenbahnbeamten und ihren Familien eine sonst schwer zu findende Unterkunft zu gewähren.

Zur Zeit der Eröffnung der Bahn, wo sich die Bahnhofsgebäude nur auf etliche Bretterbuden beschränkten, nahmen wir unsere Mahlzeiten in einem ausrangierten Eisenbahnwagen ein, aus dem die Sitzbänke entfernt und durch einen langen Tisch und Stühle ersetzt waren. Doch schon im September 1881 war ein anständiger Speisesaal in dem einfachen zwar, aber zweckmäßigen Bahnhofsgebäude vorhanden.

Zu Deming haben wir unsere seit Kansas City benützten Wagen mit den nicht minder bequem und elegant eingerichteten der Südpacificbahn zu vertauschen, die uns nun durch Arizona nach Californien bringt; auch alles Gepäck wird umgeladen; der Aufenthalt beträgt nahezu anderthalb Stunden.

Der hier stattfindende Wagenwechsel ist uns aus mehr als einer Ursache angenehm. Denn während unserer 1849.1 Km langen Fahrt von Kansas City bis hieher ist in unsere Wagen, ihrer ausgezeichneten Bauart ungeachtet, feiner Staub in nicht unbeträchtlicher Menge eingedrungen. Nicht minder lästig und unangenehm wurden mehr und mehr die zuweilen auf den Boden gefallenen Überreste von Speisen oder Früchten. Selbst bei vorsichtigster Benützung der mit Eiswasser angefüllten, in jedem Wagen befindlichen Urne war es nicht zu vermeiden, daß nach und nach der Boden in ihrer Nähe naß und feucht ward. Besonders die Rauchwagen gewannen allmählich durch eine Unmasse von Abfällen und Überbleibseln von Rauch- oder Kaumaterialien ein nichts weniger als appetitliches Aussehen; auch in den Schlafwagen erwies sich der Aufenthalt aus leicht begreiflichen Gründen als unangenehm.

Auf der von der Südpacificbahn in Neu Mexiko durchzogenen Strecke, in der sie die Stationen Tunis (die nächste nach Deming), Gage, Wilna, Separ, Lisbon, Lordsburg, Pyramid und Stein's Paß berührt, ist kein einziger Ort von Bedeutung bis jetzt anzutreffen; dieselbe Bemerkung gilt zunächst auch von dem Territorium Arizona, das wir 133.4 Km westlich von Deming betreten; eine Entfernung von 1794.6 Km trennt uns noch, an der Grenze Arizona's angelangt, von San Francisco, dem Endziele unserer weiten Reise.

Der Name Arizona stammt nach einer Version aus den beiden Pimaworten „Ari", eine Jungfrau und „Zon", ein Gau, also Jungferngau und bezieht sich auf eine sagenhafte jungfräuliche Königin, die einst über die Pima Indianer geherrscht haben soll. Nach den Anschauungen Anderer wäre die richtige Schreibweise „Arizunna", d. h. „Das schöne (Land) der Sonne". Ehe der Name Arizona auf das heutige Territorium übertragen

wurde, führte ihn ein Gipfel, der sich an der südlichen Grenze dicht bei den Planchas de Plata Bergwerken erhebt.

Das heutige Territorium Arizona, das südwestlichste Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika, liegt zwischen 31° 20′ und 37° nördlicher Breite und 109° bis 117° westlicher Länge. Sein Flächeninhalt beläuft sich auf 113,916 englische Quadratmeilen = 295,030 Quadratkilometer, auf denen nach der Zählung vom Jahre 1880 41,580 Einwohner lebten, darunter jedoch nur 35,330 Weiße. Die Gesamtzahl der in Arizona gegenwärtig vorhandenen Indianer wird auf 25,000 veranschlagt. Zum Schutze der weißen Bevölkerung ist eine aus etwa 1200 Mann bestehende Militärmacht vorhanden, die in Friedenszeiten in den folgenden über das ganze Territorium zerstreuten Forts und Camps garnisoniert ist (siehe SS. 27—35).

Fort Apache in der Sierra Blanco, in 33° 47′ nördlicher Breite, 109° 58′ westlicher Länge und etwa 5000 Fuß über dem Meere.

Fort Bowie im Apache Paß, in 32° 8′ nördlicher Breite und 109° 30′ westlicher Länge.

Fort Grant, etwa 90 Km nordöstlich von Tucson, in 32° 25′ nördlicher Breite, 109° 56′ westlicher Länge und etwa 4800 Fuß über dem Meere.

Fort Huachuca, südwestlich von Tucson, nahe der Grenze des mexikanischen Staates Sonora.

Fort Lowell, 14 Km östlich von Tucson.

Fort Mc Dowell, in der Nähe der Vereinigung des Salt Flusses mit dem Verde.

Fort Mohave am Coloradofluß, in 35° 24′ nördlicher Breite, 114° 34′ westlicher Länge und etwa 600 Fuß über dem Meere; es gilt als einer der

heißesten Punkte, nicht nur Arizona's, sondern überhaupt der Vereinigten Staaten.

Camp Thomas am oberen Gilafluß, in 32° 4′ nördlicher Breite und 110° 6′ westlicher Länge.

Fort Whipple, kaum 2 Km östlich von Prescott, der politischen Hauptstadt Arizona's. In diesem Fort hat der Höchstkommandierende — es ist dies zur Zeit General O. B. Willcox — sein Hauptquartier aufgeschlagen.

Eine große Zahl von Indianern ist auf den S. 264—65 bereits erwähnten Reservationen untergebracht.

Die San Carlos Reservation, die wichtigste Arizona's, liegt im östlichen Teile des Territoriums und umfaßt Gebiete der Kreise Gila, Graham und Apache. Sie ist sehr umfangreich, enthält auch etwas fruchtbares Ackerland, der Hauptsache nach (nämlich 15,000 Acres) aber doch nur solches, das erst durch künstliche Bewässerung erfolgreich bebaut werden kann. Nicht nur Apachen befinden sich auf dieser Reservation, sondern auch Yumas und Mohaves, die eine von den Apachen wesentlich verschiedene Sprache reden. Die Indianer besitzen ganz beträchtliche Vieh- und Schafherden und bebauen etwa 1000 Acres Land, auf dem sie Weizen und Gerste ziehen.

Die Pimas und Maricopas haben eine Reservation am Gilafluß, die etwa 15 Km oberhalb Florence beginnt und sich etwas mehr als 50 Km flußabwärts erstreckt; sie haben hier etwa 800 Acres kultiviert. Seit Mitte Juli 1878 wurde ihnen noch eine weitere Reservation an der Nordseite des Saltflusses eingeräumt, auf der sie etwa 400 Acres bebauen. Der für die Pimas und Maricopas bestellte amerikanische Indianeragent hat seinen Amtssitz in Sacaton am Gilafluß. Diese Stämme waren von jeher den Weißen freundlich gesinnt.

Die vorzugsweise für die Navahus bestimmte Reservation liegt in der nordöstlichen Ecke des Territoriums unweit der Grenze von Neu Mexiko und umfaßt 5200 englische Quadratmeilen, worunter viel schönes Weideland sich befindet. Der Stamm hat viele Pferde und Ponies (man schätzt deren Zahl auf 15,000), Maultiere und Esel und mindestens 400,000 Schafe. Der Amtssitz des amerikanischen Indianeragenten befindet sich zu Fort Defiance in Neu Mexiko.

Die Colorado River Reservation wurde laut Kongreßbeschluß vom 3. März 1865 errichtet. Gegenwärtig umfaßt sie 140 englische Quadratmeilen, die zwischen Ehrenberg und La Paz liegen, und enthält mehr als 1000 Indianer, darunter 800 Mohaves. Die Rothäute bebauen einzelne Flächen längs des Coloradoflusses; für künstliche Bewässerung hat die Regierung bedeutende Summen verausgabt.

Arizona wird in folgende zehn Kreise eingeteilt.

Kreis	Kreishauptstadt	Kreis	Kreishauptstadt
Apache	St. Johns	Mohave	Mineral Park
Cachise	Tombstone	Pima	Tucson
Gila	Globe	Pinal	Florence
Graham	Safford	Yavapai	Prescott
Maricopa	Phoenix	Yuma	Yuma.

Der größte Kreis ist Yavapai, der beinahe ein Drittel des ganzen Territoriums umfaßt. Im Pima Kreise leben fast alle Papago Indianer, die das Gebiet Papagueria heißen.

Seiner geographischen Gestaltung nach besteht Arizona aus einer Anzahl verschiedenartig hoher Plateaus, die im Südwesten nur bis 100, im Norden jedoch bis 6000, ja selbst 7000 Fuß über die Meeresoberfläche sich erheben. Gebirgsketten, teils auf größere Strecken zusammenhängend, teils vielfach durchbrochen, die im Allgemeinen von Nordwesten nach

Südosten laufen, durchziehen diese Plateaus, die häufig auch mit dem spanischen Ausdrucke „Mesas“ bezeichnet werden. Unter „Mesas“ versteht man jedoch nicht ausschließlich Plateaus allein, sondern auch Tafelberge, Terrainstufen und Terrassen.

In den Bergen Arizona's wechseln enge Thäler mit weiten ebenen Flächen ab, darunter gar manchen ziemlich ausgedehnten, nahezu wasserlosen und wüsten, die man nicht bereisen kann, ohne sich mit Wasser zu versehen, sofern man sich nicht der Gefahr des Verdurstens aussetzen will.

Charakteristisch für Arizona sind ferner die zahlreich dort vorhandenen Canyons, d. h. wie in der allgemeinen Schilderung Colorado's SS. 163—66 auseinander gesetzt wurde, enge, vielgewundene, tief eingeschnittene, schluchtenartige Thäler, deren Sohlen fast durchgehends von schäumenden und brausenden Gewässern durchzogen, ja zuweilen völlig von ihnen erfüllt werden, und deren Seiten von steilen und mächtigen, hie und da sogar riesig-hohen Felswänden begrenzt sind. Der aus der Vereinigung des Green und Grand River entstehende Coloradofluß, wie nicht minder seine wasserreichen Nebenflüsse durchziehen namentlich in Arizona auf weite Strecken geradezu grausige Canyons, die uns zuerst durch die von dem amerikanischen Major J. W. Powell unternommenen, in Deutschland nur wenig bekannten, überaus heldenmütigen und lebensgefährlichen Bootfahrten näher erschlossen wurden. „Nichts auf der Erde“ — sagt Dr. Hermann J. Klein S. 309 seiner vortrefflichen, im Jahre 1882 erschienenen „Physischen Geographie“ (Verlag von E. Spemann in Stuttgart) — „läßt sich mit dem Großen Colorado Canyon vergleichen, und man muß, um Formationen zu finden, die sich dem Schluchtensystem des Colorado an die Seite zu stellen vermögen, den Blick auf den

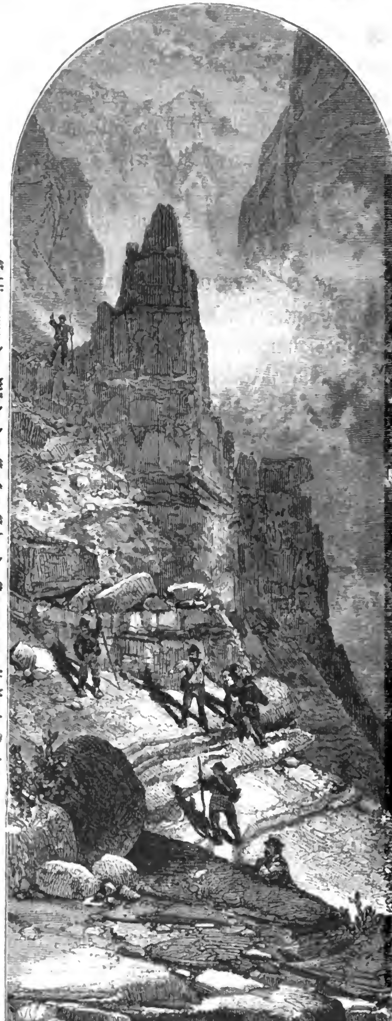


Partie aus dem Großen Colorado Canyon.

Mond wenden und die gewaltigen Gräben betrachten, welche man dort sieht und die den Namen Rillen führen. In einer Entfernung von mehr als hundert Km hat der Colorado stellenweise zweitausend Meter tief sein Bett eingegraben, durch alle übereinander liegenden sedimentären Schichten bis in den unterlagernden Granit hinein. Senkrechte Wände führen in die grausige Tiefe, in die das Sonnenlicht nur während einiger Stunden des Tages dringt."

Über die Entstehung dieses mächtigen Canyons haben die Indianer eine schöne Sage. In uralter Zeit — so lautet sie — starb die Lieblingssquaw eines großen Häuptlings. Der Witwer war trostlos und flehte den Großen Geist an, sich seiner zu erbarmen und ihn zu seinem Weibe wenigstens für kurze Zeit zu führen. Der Große Geist ward gerührt; er nahm eine ungeheuere Kugel in die Hand und rollte sie vor dem Häuptling auf den Boden, und wo die Kugel rollte, da schnitt sie tief in die Erde ein und öffnete den Großen, tausende von Fuß tiefen Canyon. Hierdurch nun führte der Gott den Indianer und zeigte ihm seine vielgeliebte Squaw in den Jagdgründen. Nachdem er ihn zurückgeleitet hatte, ergoß er einen mächtigen Strom durch den Canyon, damit Niemand im Stande sei, längs desselben nach diesen Jagdgründen zu kommen, und von da ab hat der Strom nicht aufgehört zu fließen.

In Wirklichkeit wird die Entstehung der Canyons, die sich von den europäischen Alpenschluchten, wie der finsteren Aarschlucht bei Meiringen, dem Finstermünzpaß in Tirol, der Tamina und Viamala in der Schweiz sowohl durch ihre Länge, als auch durch die Höhe der sie einschließenden Bergwände unterscheiden, allgemein der erodierenden oder deutlicher vielleicht gesagt, nagenden und einreißenden Kraft der Flüsse zugeschrieben, die eben im Laufe vieler Jahrtausende nach und



Erklimmung der Wände des Großen Colorado Canyon unweit Peach Springs, an der Atlantic & Pacificbahn (siehe S. 14).

nach ihre Betten sich immer tiefer und tiefer gruben. Daß ganz analoge Verhältnisse auch im Himalaya und in Tibet vorkommen, habe ich vor Langem bereits in einigen Abhandlungen nachgewiesen, namentlich im dritten Bande (Jahrgang 1867) der im Verlage von Eduard Heinrich Mayer zu Köln und Leipzig erscheinenden naturwissenschaftlichen Zeitschrift „Gaea". In politischer Beziehung ist zu erwähnen, daß ein Teil des

früher zu Mexiko gehörigen Arizona's, nämlich alles nördlich vom Gila (sprich Hila) Fluß gelegene Land durch den Vertrag von Guadalupe Hidalgo im Jahre 1846 an die Vereinigten Staaten kam. Zur damaligen Zeit gab es übrigens noch nicht eine einzige weiße Ansiedelung in dem heutigen nördlichen und centralen Arizona. Mit Ausnahme der von den Pima und Maricopa Indianern an den Flüssen Gila und Rio Salado bewohnten Dörfer und der im äußersten Nordosten befindlichen Moquis Ortschaften waren die wilden Apachen die einzigen Einwohner in diesem ganzen Lande, das sie als ihr Eigentum betrachteten und worin sie sich nach Belieben umhertrieben.

Das südlich vom Gilafluß bis an die Grenze des mexikanischen Staates Sonora sich erstreckende Gebiet wurde am 30. Dezember 1853 durch den sogenannten Gadsden Kauf (Gadsden purchase) von der mexikanischen Regierung erworben; James Gadsden, damals amerikanischer Gesandter in Mexiko, leitete nämlich die hierauf bezüglichen Verhandlungen. Der Ankaufspreis betrug zehn Millionen Dollars, und diese Erwerbung, die seiner Zeit als eine sehr nutzlose und kostspielige betrachtet wurde, muß in Anbetracht der mineralischen, in diesem Lande gefundenen Schätze als eine für die Vereinigten Staaten sehr vorteilhafte und günstige bezeichnet werden. Zu bedauern ist nur, daß nicht auch gleichzeitig jener Teil des heutigen, südlich an Arizona angrenzenden mexikanischen Staates Sonora erworben wurde, in welchem Guaymas liegt, ein von der Santa Fe Bahn seit 1. November 1882 erreichter mexikanischer Hafenort am Golf von Californien (siehe S. 35), den man vielleicht nicht unpassend als das „Goldene Thor" für Arizona bezeichnen kann, und dessen Besitz eben deshalb für die Union äußerst wichtig wäre.

Die Vereinigten Staaten beeilten sich übrigens nicht, von ihrem Eigentum Besitz zu ergreifen; denn erst im Jahre 1855 rückten amerikanische Truppen in Tucson, Arizona's größte Stadt, ein.

Anfangs bildete Arizona unter dem Namen Pimieria einen Teil des heutigen Territoriums Neu Mexiko; erst später hieß es Arizona; am 24. Februar 1863 ward es von Neu Mexiko abgetrennt und als selbständiges Territorium organisiert. Seine politische Hauptstadt (aber keineswegs seine volkreichste) ist Prescott; sie liegt in 34° 29′ nördlicher Breite, 112° 30½′ westlicher Länge und etwa 5700 Fuß über dem Meere; in seinem auf der Plaza aus Ziegeln und Steinen solid erbauten Courthouse hat es zur Zeit das größte in ganz Arizona vorhandene Gebäude. Das Klima in Prescott wird allgemein als sehr angenehm und zuträglich gerühmt. Man gelangt nach Prescott am Schnellsten, wenn man von Albuquerque mit der Atlantic & Pacificbahn nach der Station Ash Fork fährt, von wo aus eine Postkutsche nach dem etwa 80 Km südlich gelegenen Prescott führt.

Nachdem wir Deming verlassen haben, erreichen wir nach Überschreitung mehrerer, 4000 bis 5000 Fuß hoher Päſſe das 280.0 Km westlich entfernte Benson, das aus mehrfachen Gründen interessant ist. Denn einerseits setzt sich von hier in südlicher Richtung die Santa Fe Bahn nach ihrem westlichen Ausgangspunkte fort, nämlich nach dem im mexikanischen Staate Sonora, am Meerbusen von Californien gelegenen, von Benson 566.5 Km entfernten Hafenorte Guaymas, andererseits führt uns in südöstlicher Richtung die Postkutsche nach dem 45 Km von Benson entfernten, hochbedeutenden Silberminenorte Tombstone, der Kreisstadt von Cachise. Die großartigen, hier und in der Umgebung aufgespeicherten mineralischen Schätze

hat im Februar 1878 Herr A. E. Scheiffelin entdeckt. Man warnte ihn, sich in diese durch Indianer höchst unsicher gemachte Region zu begeben, wo er keine Schätze, sondern höchstens seinen Grabstein (englisch Tombstone) finden könne, — was Veranlassung gab, die hier neu entstandene Stadt Tombstone zu heißen. Im August 1879 wurde das erste Haus gebaut; im Juli 1880, als ich in Arizona weilte, gab es in Tombstone bereits 519 Gebäude, in denen 2100 Menschen lebten, unter ihnen freilich gar manche wilde Charaktere. Es waren damals höchst einfache Wohnstätten, die beinahe alle am 22. Juni 1881 durch eine heftige Feuersbrunst zerstört wurden. Ein zweites, am 25. Mai 1882 ausgebrochenes Feuer legte fast den ganzen Geschäftsteil der Stadt in Trümmer und verursachte einen Schaden von nahezu einer halben Million Dollars. Doch erholte sich Tombstone sehr rasch wieder von diesen Schlägen. Heute zählt der auf einer Mesa (siehe S. 278) am südlichen Ende der Dragoon Berge und 14 Km östlich vom San Pedroflusse erbaute Ort gegen 6000 Einwohner, hat vier Kirchen, ebensoviele Hotels, zwei Banken, zwei Zeitungen „The Nugget" und „The Epitaph" und eine öffentliche und eine Privatschule. Die Häuser sind übrigens durchgängig, mit wenigen Ausnahmen, höchst einfach und die Miete ist hoch; denn für eine „Cottage", worunter man eigentlich eine größere Hütte zu verstehen hat, beträgt sie für den Monat 35 Dollars. In den Läden findet man eine überraschend große Auswahl von Waren, deren Preise keineswegs übertrieben hoch sind. Milch ist ein Luxusartikel; auch das Holz ist sehr teuer. An Fleisch und Geflügel ist Überfluß; namentlich sind Früchte, die fast alle aus dem benachbarten Staate Sonora kommen, in großer Auswahl und zu billigen Preisen zu haben. Das Gilathal liefert eine Menge von recht guten Gemüsen.

Die Straßen Tombstone's sind sehr belebt; die Bevölkerung ist aus den verschiedensten Elementen und Nationalitäten zusammengesetzt. Charakteristisch sind ferner zahlreiche Hausierer, die alles Mögliche zum Verkaufe anbieten oder ihre Waren an den Straßenecken auskramen, und eine Unmasse der verschiedenartigsten und sonderbarsten, von Maultieren gezogenen Fuhrwerke.

73.9 Km westlich von Benson erreichen wir Tucson, Arizona's größte und wichtigste Stadt, die von der Südpacificbahn am 10. März 1880 erreicht wurde. Dem wüsten Geschrei und Lärmen nach zu urteilen, das bei unserer Ankunft die Kutscher und Agenten der Hotels erheben, die natürlich unter Aufwendung vollster Lungen- und Zungenkraft das ihrige als das weitaus beste ausrufen, wenngleich jedes derselben bei höchst anständigen Preisen nur sehr bescheidenen Komfort gewährt, glauben wir uns in einer Großstadt zu befinden, während es sich in Wirklichkeit wesentlich anders verhält. Denn die hohen Erwartungen, die man auf Tucson seit Eröffnung der Bahn setzte, haben sich bis jetzt keineswegs erfüllt. Die Stadt ist sehr ruhig und still; es herrscht in ihr bis jetzt noch immer wenig Leben und Wandel. Doch hat sie nicht unbedeutende Handelsbeziehungen zu der südlich an Arizona anstoßenden mexikanischen Provinz Sonora.

Tucson, in 32° 14′ nördlicher Breite, 110° 56′ westlicher Länge von Greenwich und etwa 2500 Fuß über dem Meere — (man spricht Tusson mit starker Betonung von „son"), — das wohl im Alter mit der SS. 232—48 beschriebenen Stadt Santa Fe gleich sein wird, was übrigens eine oft ventilierte, aber noch nicht definitiv entschiedene Frage ist, besteht zur Zeit, obschon es etwa 7000 Einwohner zählt, aus den denkbareinfachsten, fast immer nur ein Parterregeschoß umfassenden

Lehmhütten, zu denen sich etliche größere in neuester Zeit aus Stein gebaute Häuser gesellen. Holz jeglicher Art, namentlich Bau- und Nutzholz war vor Eröffnung der Bahn unerschwinglich teuer; ich habe noch gar manche Häuser oder richtiger gesagt, größere Lehmhütten gefunden, die im Inneren keine Zimmerthüren hatten; ihre Stelle nahmen meistenteils schwere, teppichartige Vorhänge ein, zuweilen aber auch nur dünne Leinwandlaken. Auch heute noch sind die Zimmer vielfach nicht gedielt.

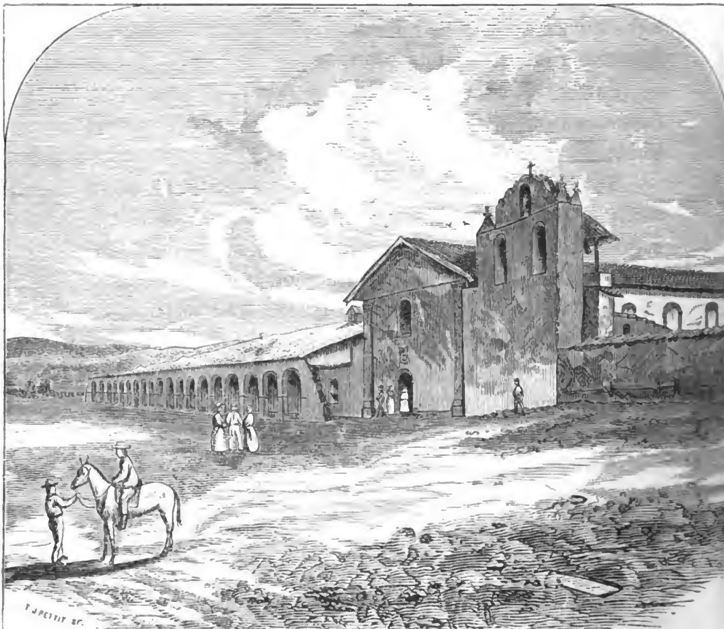
Die Einwohner Tucson's bestehen vorwiegend aus Mexikanern und Indianern; namentlich sind die friedlichen christianisierten Papagos zahlreich in Tucson's Nähe vorhanden. Auch finden wir eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Chinesen.

Gasbeleuchtung fehlt der Stadt; keine Pferdebahn durchzieht ihre ungepflasterten Straßen, längs denen sogar nur ausnahmsweise Trottoire angebracht sind. Doch gibt es in Tucson eine Dampfmühle und eine Maschine zur Bereitung künstlichen Eises.

Im Sommer 1881 wurde von den Deutschen in Tucson ein Turnverein gegründet. Der mit recht guten Geräten ausgestattete Turnplatz befindet sich in dem schönen Levin Park, der von seinen Eigentümern, den Herren Bayer und Schwartz, dem Turnverein bereitwilligst unentgeltlich zur Verfügung gestellt wurde.

Das Interessanteste, was die Umgebung von Tucson bietet, ist die etwa 15 Km südlich gelegene Missionskathedrale San Xavier del Bac. Ihr Bau wurde von Franciskanermönchen unter Leitung von Pedro Bojorques im Jahre 1768 begonnen, aber erst dreißig Jahre später (1798) vollendet; doch ist ein Kirchturm nicht ausgebaut. Der Stil dieser ganz solid aus Mauersteinen hergestellten Kathedrale ist eine höchst

merkwürdige Vermischung vom Maurischen und Byzantinischen. Roccocco Verzierungen fehlen ebenfalls nicht; auch ist eine mäßig hohe Kuppel vorhanden.



Missionskathedrale zu San Xavier del Bac bei Tucson in Arizona.

Diese in der Form eines lateinischen Kreuzes erbaute Kirche ist 115 Fuß lang und 70 Fuß breit; ihr Inneres ist teilweise bemalt, teilweise mit Statuen von Heiligen geschmückt. In der Nähe der Kirche befinden sich die in neuerer Zeit wieder restaurierten Missionsgebäude, in denen gegenwärtig vier mit

Krankenpflege und Erziehung der Papago Indianer beschäftigte katholische Schwestern wohnen.

Diese Kirche ist das interessanteste aller Baudenkmäler, die in den früher zu Mexiko gehörenden Territorien Arizona und Neu Mexiko von den Spaniern und Mexikanern errichtet wurden.

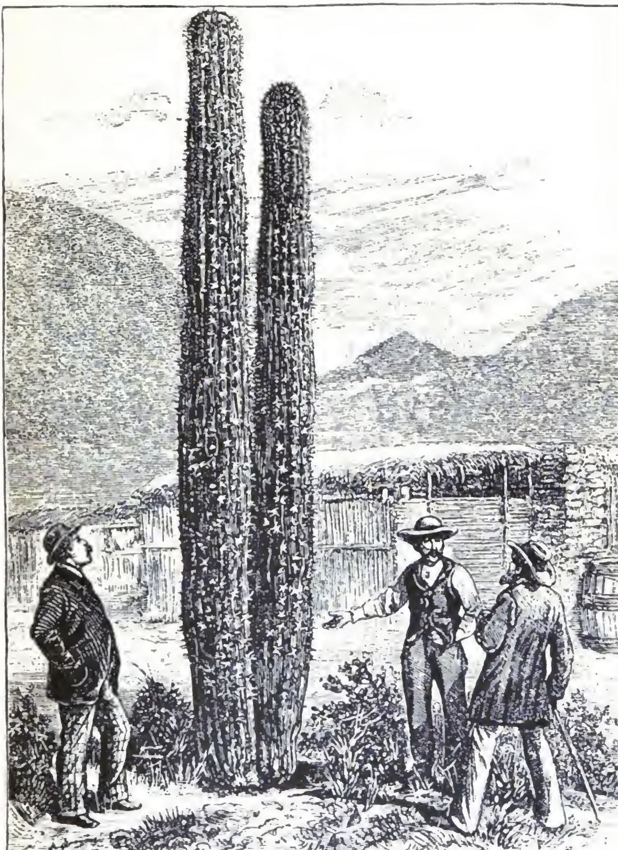
Daß 14 Km östlich von Tucson das Fort Lowell sich befindet, muß der Vollständigkeit halber hier auch noch erwähnt werden.

Das Klima, das wir in Tucson, wie überhaupt in den südlichen Teilen von Arizona antreffen, ist von jenem Neu Mexiko's und Nord-Arizona's sehr verschieden; es ist feuchtwarm, stellenweise im Sommer schrecklich heiß und dann erschlaffend. Auch treten hier im Hochsommer zuweilen furchtbare, mit unglaublich heftigen Regen begleitete Gewitter auf; diese Regengüsse haben sich mehr als einmal sehr störend für die Bahn erwiesen, wie ich dies aus eigener Erfahrung bezeugen kann. Meine Absicht war nämlich ursprünglich gewesen, von Tucson am 26. Juli 1880, Morgens drei Uhr, mit dem einzigen Zuge, der damals überhaupt innerhalb vierundzwanzig Stunden fuhr, nach Los Angeles in Südcalifornien zu reisen, wo ich mein Eintreffen Herrn O. Günther Weyse, von dessen gastlicher Familie ich zum Wohnen eingeladen war, bereits gemeldet hatte. Am 25. Juli Nachts zog ein furchtbares, von heftigem Regen begleitetes Gewitter über Tucson, so daß um Mitternacht, als der vom Westen (Los Angeles) fällige Zug richtig ankam, die Reisenden benachrichtigt wurden, sie könnten nicht weiter befördert werden und müßten hier zunächst liegen bleiben, da die Bahn durch das Unwetter bedeutenden Schaden in östlicher Richtung erlitten habe, so daß auch der von daher erwartete Zug nicht eintreffen könne. Doch schickte

der Besitzer des Gasthofs, in dem ich Wohnung genommen hatte, der Sicherheit halber am frühen Morgen nochmals auf den Bahnhof einen Boten, dem alles bereits Bekannte als richtig bestätigt und überdies mitgeteilt wurde, man könne auch nicht annähernd sagen, wann der vom Osten seit gestern Nachts fällige Zug eintreffen würde. Daß aber, ohne seine Ankunft zu erwarten, die nebenbei bemerkt, erst nach zwei Tagen erfolgte, um zehn Morgens (also einige Stunden später) von Tucson aus ein Extrazug nach Los Angeles abgefertigt wurde, verschwieg man ihm, — und die Folge war, daß ich und noch einige andere Reisende völlig zwecklos bis zum nächsten Tage Morgens drei Uhr in Tucson liegen bleiben mußten. Diese Unannehmlichkeit hätte uns erspart werden können, wenn doch wenigstens am Bahnhofe ein das wahre Sachverhältnis darlegender Anschlag gemacht worden wäre; in diesem außerordentlichen Falle hätte sich sogar ein solcher an einigen Straßenecken der Stadt Tucson selbst gebührt.

Ende Juli 1881 blieb in Tucson in Folge verheerender Überschwemmungen die Post aus dem Osten fünf Tage lang aus; aus Californien fehlte sie während drei Tagen. Es standen damals nahezu 300 Km der Santa Fe Bahn mehr oder minder unter Wasser, wogegen gleichzeitig auf der Südpacificbahn auf der Strecke von El Paso bis Yuma zahlreiche Erdrutsche stattgefunden hatten, wodurch einzelne Teile der Bahn nahezu unfahrbar gemacht wurden. Daß jedoch nunmehr alle Vorkehrungen getroffen sind, die das Eintreten solcher Kalamitäten verhindern, wurde bereits S. 230 erwähnt.

Die Wirkung des feucht-warmen Klimas von Arizona äußert sich natürlich auch auf die dort vorhandene Vegetation. Diese besteht, wenn nicht ausschließlich, so doch vorzugsweise aus einer Unmasse verschiedener, überaus zahlreich auftretender



Kaktus in Arizona.

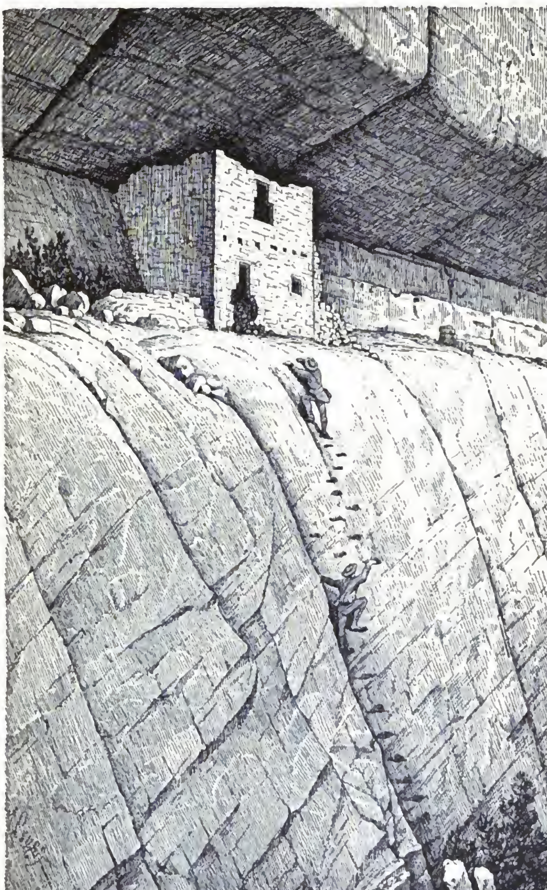
kakteenartiger Gewächse, die zuweilen eine Höhe von fünfzig Fuß und darüber erreichen; siehe das Vollbild.

Während einer mehrmonatlichen, im Sommer 1882 im südwestlichen Arizona von Professor Lemmon unternommenen Forschungsreise entdeckte er daselbst ein Gebiet mit wildwachsenden Kartoffeln, über die er im Frühjahre 1883 der Akademie der Wissenschaften zu San Francisco folgende interessante Mitteilungen machte. In einer Höhe von 8000 Fuß fand er in einem üppigen und feuchten Thale eine nicht unbedeutende Anzahl von Pflanzen in zwei deutlich verschiedenen Arten. Die Knollen beider Arten hatten die Größe von Walnüssen und waren hart anzufühlen. Sie ließen sich wie gewöhnliche Kartoffeln kochen, hatten aber einen kräftigeren Geschmack, der besonders dann deutlich hervortrat, wenn die Knollen zerquetscht, zu Brei geknetet und hierauf braun gebacken wurden. „Der köstliche Wohlgeruch und der saftige Geschmack, die diejenigen der gewöhnlichen Kartoffeln weit übertreffen" — sagte der Professor wörtlich, — „veranlaßten uns, unsere Forschungen weiter auszudehnen." In der That wurden dann in einer Höhe von 12,000 Fuß zahlreiche ähnliche Flächen gefunden, wo eine zweite weiße Pflanzenart in großer Menge wuchs, mit Knollen in der Größe von Hühnereiern, ebenso vortrefflich wie die tiefer wachsenden. Von diesen neu entdeckten Kartoffelarten sind nicht nur bereits in den Gärten der landwirtschaftlichen Staatsschule Californien's versuchsweise Muster gepflanzt worden, sondern auch auf der atlantischen Seite sind mehrere landwirtschaftliche Gesellschaften mit Proben versehen worden. Wenngleich es sich nur im vorliegenden Falle im Grunde genommen um eine neue Kartoffelart handelt, so ist doch nicht zu bestreiten, daß im Hinblick auf die mannigfach ausgeartete und entkräftete gewöhnliche

Kartoffel die neue Entdeckung, auch wenn sie nicht alle von ihr gehegten Erwartungen erfüllen sollte, doch von allgemeinem Interesse ist.

Wie anders als jetzt muß es noch vor einigen Jahrhunderten in Arizona ausgesehen haben! Wie viele Jahrzehnte mögen noch verstreichen, ehe es der angestrengtesten wissenschaftlichen Forschung gelingt, die höchst interessante Geschichte Arizona's aufzuhellen, eines Landes, das ungemein reich ist an merkwürdigen Ruinen, an überaus sonderbaren Felsenschlössern, den „Cliff-Houses", die vor Zeiten von den „Cliff-Dwellers" bewohnt waren (siehe Vollbild S. 246 und hier), an bemalten oder mit hieroglyphischen Zeichen und Inschriften versehenen Felsen, wie deren S. 292 und S. 293 abgebildet sind, an ausgedehnten, von den Mexikanern „Acequia" genannten Wasserleitungsresten, an Spuren ehemaliger großartiger landwirtschaftlicher Erfolge und an Edelmetallen aller Art.

Arizona, zur Zeit ein feucht-warmes, stellenweise heißes, größtenteils unfruchtbares und spärlich besiedeltes Land muß früher dicht bevölkert gewesen sein von einer nunmehr gänzlich dahingeschwundenen, auf einer nicht geringen Stufe der Kultur befindlichen Bevölkerung, die wohl ausschließlich aus Azteken und Tolteken bestand. Hier, in Arizona, war früher das Reich Cibola; aus Arizona kam all das Gold, das die habsüchtigen spanischen Eroberer von den unglücklichen, von ihnen unterjochten Eingeborenen erpreßten. In Arizona, wo noch vor einigen Jahrhunderten Kultur und Gesittung unter der eingeborenen Bevölkerung herrschte, da hausen jetzt an ihrer Stelle die raubgierigen Indianer von dem Stamme der Apachen, die, wie man allen Grund hat zu glauben, in unbekannter Zeit, aus einer noch völlig unaufgeklärten Ursache, diese Kulturvölker in einer Weise ausrotteten, daß es bis jetzt nicht möglich



Felsenschloß (Cliff House) im De Chelle Canyon.

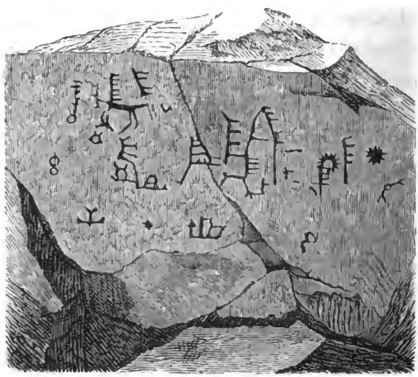
war, mit unbestreitbarer Sicherheit festzustellen, woher sie eigentlich kamen und wie eigentlich ihre Lebensgewohnheiten, ihre Sitten und Gebräuche beschaffen waren. Alles scheint übrigens darauf hinzuweisen, daß sie nicht nur Ackerbau, sondern auch Bergbau betrieben, daß sie große technische Kenntnisse besaßen und in religiöser Beziehung Sonnenanbeter waren.

Die Felsenschlösser, die „Cliff Houses", die wie das eine gute Vorstellung gewährende Vollbild zeigt, nur äußerst schwierig mittelst natürlicher Hervorragungen der Felsen oder Spalten in den Abhängen oder künstlich gehauener schmaler Stufen zu erreichen waren, deuten darauf hin, daß ihre Bewohner vor Allem auf ihre persönliche Sicherheit bedacht gewesen sind; sie müssen unaufhörlich vom Feinde bedroht gewesen sein. Zur Verteidigung scheinen sie sich vorzugsweise der Pfeilspitzen bedient zu haben, die, aus Feuerstein, Achat und Obsidian gefertigt, heute noch in großen Mengen in der Umgebung der Felsenwohnungen zu finden sind. Heute sind übrigens einzelne dieser Cliff-Houses geradezu unzugänglich, da in Folge von Verwitterung die ehemaligen zum Anstieg dienenden Felskanten oder künstlichen Stufen fast alle verschwunden sind.

Immer mehr greift gegenwärtig die Ansicht um sich, die übrigens keineswegs unwiderleglich ist, daß die heutigen Pueblo Indianer die richtigen Nachkommen der ehemaligen Felsenbewohner sind. Man nimmt an, daß sie sich vor ihren Feinden in ihre nahezu unzugänglichen Felsenwohnungen zurückzogen, später aber, nachdem die ihnen drohende Gefahr vorüber war, wieder in die Thäler hinabstiegen und dort wieder ihre Dörfer erbauten.

Das Werk der Vernichtung, das die Apachen früher gegen die Azteken und Tolteken ausführten, haben sie auch in neuester

Zeit versucht, gegen die weiße Bevölkerung in Anwendung zu bringen. Welche Unmasse der schändlichsten Unthaten die Apachen verübten, wie namentlich zwischen den Jahren 1863 und 1874 die in Arizona angesiedelten Amerikaner Schritt für Schritt um das Land kämpfen mußten, wie viele Weiße bei diesem von beiden Seiten mit größter Erbitterung geführten Versuche nicht nur ihr Hab und Gut, sondern auch ihr Leben verloren, so daß gewisse Teile des Territoriums, namentlich die



Hieroglyphische Inschriften in Felsen.

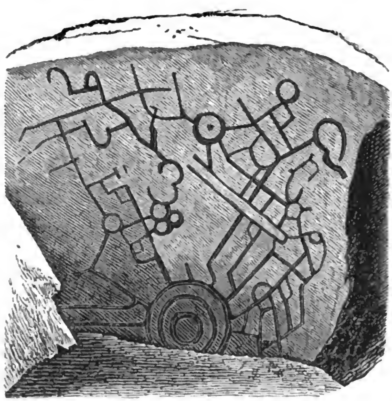
Gebiete zwischen dem Rio Grande und Tucson geradewegs mit den Gebeinen der Weißen bedeckt sind, wie sehr diese wilden, kulturfeindlichen Horden die Entwickelung und den Fortschritt und die Erforschung Arizona's hinderten, ist wohl nicht allgemein bekannt; ein dickes Buch, dessen Lektüre geradezu haarsträubend wirken müßte, ließe sich darüber schreiben.

Im Jahre 1874 gelang es endlich dem amerikanischen



Felsenwohnungen (Cliff Houses) in Arizona.

General George Crook, die feindlichen Apachen zu besiegen und die Mehrzahl derselben auf Reservationen zu bringen. Aber die Ruhe war damit keineswegs völlig hergestellt; immer und immer geschahen Überfälle, wie dies ausführlich SS. 258—66 geschildert ist. Nicht eher können die Hülfsquellen Arizona's erschlossen werden, nicht eher bekommen wir einen klaren Einblick in seine frühere, hochinteressante, in merkwürdigen Monumenten aller Art verewigte Geschichte, als bis es gelungen ist,



Hieroglyphische Inschriften in Felsen.

die wilden, zügellosen, jeder Kultur abholden Apachen zu bändigen und im Zaume zu halten. Nach Allem, was ich bisher sagte, ist es nicht zu verwundern, daß der Haß der Weißen gegen die Indianer in Arizona unauslöschlich ist. Nach der Ansicht der weißen Bevölkerung Arizona's gibt es überhaupt nur einen guten Indianer — d. i. ein toter!

So außerordentlich unvollständig bis jetzt auch noch unsere Kenntnis von Arizona ist, so steht doch so viel fest, daß es

eines der silber-, gold- und überhaupt mineralreichsten Länder Nordamerika's ist und daß manche seiner jetzt unfruchtbaren Gegenden, wenn richtig bewässert, ungemein reiche Ernteerträge liefern würden.

Auf den großen „National-, Bergbau- und Industrieausstellungen", die im Herbst 1882 und im Juli 1883 zu Denver, der Hauptstadt Colorado's, stattfanden, wurden die von Arizona gesandten Bergbauprodukte und Erzproben als ganz besonders beachtenswert erklärt, und zwar sowohl ihrer Reichhaltigkeit, als auch ihrer Verschiedenheit wegen. Daß dieses Territorium später in Betreff von Minenerzeugnissen erfolgreich mit den bis jetzt mineralreichsten Gebieten Nordamerika's wird rivalisieren können, erscheint mir außer aller Frage.

Mehrfach sind in Arizona Felsen mit bis jetzt unenträtselten Inschriften und Figuren gefunden worden; auch gibt es, gleichwie auch in Neu Mexiko, höchst merkwürdige, zweifelsohne von den Azteken (oder Tolteken?) herstammende Ruinen, vor Allem die Casa Grande „Großes Haus", in dessen Nähe — immerhin jedoch etwa 24 Km entfernt — die Bahn uns vorüberführt. Die nach diesen Ruinen benannte Station liegt 104.6 Km westlich von Tucson.

Der nächste Ort von Bedeutung, dem wir nach Casa Grande begegnen, ist das 146.4 Km von Tucson entfernte, den Schmuck von Bäumen und Sträuchern entbehrende Maricopa (nördliche Länge 33° 11'; westliche Länge 112° 4'), das erheblich größer ist als die Station Casa Grande. Ein dem Bahnhof gegenüber liegendes umfangreiches Holzgebäude zieht unsere Aufmerksamkeit auf sich; es ist ein sogenanntes „Government store-house", d. h. mit Vorräten verschiedentlichster Art gefüllt, die für die in Arizona vorhandenen militärischen Forts benötigt werden. In der weiteren Umgebung Maricopa's sind



Felsengruppe in Arizona.

ferner ziemlich ausgedehnte Erzlager anzutreffen, von denen jedoch bis jetzt nur wenige ausgebeutet werden, und zwar zumeist aus der nicht unbegründeten Besorgnis vor Indianerüberfällen.

Unsere weitere Reise bringt uns zunächst in die Gilawüste, die sich südlich vom Gilathale ausbreitet und bis in die Nähe der 88.5 Km westlich von Stanwix gelegenen Station Adonde erstreckt. In dieser, vielfach von hohen Kaktus bewachsenen Wüste sind viele Eidechsen, Klapperschlangen und Eulen anzutreffen. Spuren ehemaliger vulkanischer Thätigkeit lassen sich häufig erkennen. Auf der Wüste erheben sich auch zahlreiche, teils kleinere, teils jedoch gegen 2000 Fuß Höhe ansteigende Hügel von vulkanischer Zusammensetzung, „Buttes“ genannt, mit meist sehr steilen Abhängen, kahl und nackt, in Farbe braun bis nahezu schwarz. Überhaupt ist die Wüste im Süden sowohl als im Norden vielfach von vulkanischen Gebirgen begrenzt, die schroffe, zuweilen sehr groteske Formen zeigen und uns durch das Düstere und Dunkele ihrer Färbung überraschen.

In dieser Wüste ist zur Zeit Stanwix, 260.7 Km westlich von Tucson entfernt, der bedeutendste Ort, der in einem ebenen, vielfach mit Lavaresten bedeckten Boden liegt. Kulturen fehlen; doch sind einzelne Bäume auf der ebenen Fläche vorhanden, die südlich und nördlich, aber erst in ziemlicher Entfernung von Hügeln begrenzt ist. Die wenigen Bewohner des im Sommer sehr heißen Stanwix, die fast alle in Beziehung zur Bahn stehen, führen ein trauriges Leben; sie entbehren nicht nur gar manchen Komfort, sondern haben sogar hie und da auf den Genuß wichtiger, dem Menschen nahezu nötiger Lebensmittel zu verzichten. Während meiner ausgedehnten, im Jahre 1880 in den Vereinigten Staaten unternommenen Reisen

war Stanwix der einzige Ort, wo es bei einem wirklich entsetzlich schlechten Mittagessen weder Milch noch Eiswasser gab.

Gegen die überaus einfachen Lehmhütten, die wir in den in der Gilawüste gelegenen, von der Bahn berührten, gegenwärtig ganz unbedeutenden Ortschaften vorfinden, stechen grell, aber äußerst vorteilhaft die Bahnhofsgebäude ab. Bestehen sie auch größtenteils nur aus Fachwerk, so sind sie doch alle geräumig und überdies in sehr zweckmäßiger Weise mit doppeltem, weit hervorstehendem, eine Veranda bildendem Dache versehen, das nicht wenig dazu beiträgt, das Eindringen der heißen Luft in das Innere der Gebäude abzuhalten.

Unter der in diesen Teilen Arizona's bis jetzt überaus spärlichen Bevölkerung greift immer mehr die sehr vernünftige, vor zehn Jahren noch völlig unbekannte Sitte um sich, die auch in Südcalifornien, Nevada und Utah nach und nach Eingang findet, den Kopf gegen die, so glühend sie auch zuweilen sind, dennoch in den genannten Gegenden fast niemals Sonnenstich erzeugenden Sonnenstrahlen durch hohe, aus leichtem Pflanzenmark gefertigte, mit hellen Stoffen überzogene Hüte zu schützen, wie solche ganz allgemein von den in Indien lebenden Europäern getragen werden.

Je weiter wir in die Gilawüste vordringen, desto heißer wird im Hochsommer die Temperatur, desto drückender die Luft. Winde, die teils als heftige Stürme, teils in schwachen Wirbeln über die trockene, ausgedörrte Wüstenfläche hinwegziehen, verursachen vielfach lästigen Staub. Alles an der Außenseite der Wagen aus irgend einem Grunde angebrachte Metall, z. B. die Thürklinken, die Bremsräder, die längs der Treppen angebrachten Geländer fühlen sich in dieser Jahreszeit wie glühendes Eisen an. Die trockene, heiße Luft verursacht schrecklichen Durst; als wahre Wohlthat empfindet es jeder

Reisende, daß ihm Gelegenheit gegeben ist, ihn durch das in jedem Wagen in einer hohen Urne vorhandene Eiswasser zu löschen; der Verbrauch desselben ist geradezu riesig. Im Hochsommer ist es während der Fahrt durch die Gilawüste Sitte, und es gehört geradewegs zum guten Ton, daß die männlichen Reisenden ihre Röcke ausziehen und in Hemdsärmeln fahren.

Bei Adonde, einer kleinen, 48.8 Km östlich von Yuma gelegenen Station erreichen wir das Gilathal, ohne jedoch das von uns nördlich gelegene linke Flußufer selbst zu berühren. Größer als Adonde ist der von da 25.8 Km westlich gelegene Ort Gila City, der jedoch fast ausschließlich nur von friedlichen Papago Indianern bewohnt wird; die wenigen Weißen, die hier vorhanden sind, fristen im Allgemeinen — mit wenigen Ausnahmen — ihr Leben kümmerlich durch Auswaschen des feinen, in der Umgebung befindlichen Goldes. Übrigens sprechen gar manche untrügliche Anzeichen dafür, daß das Gilathal vor Zeiten sehr fruchtbar und stark bevölkert gewesen sein muß. Daß auch heute noch durch vernünftige Bewässerung, namentlich durch Zuleiten aus dem nicht sehr fernen, einen unerschöpflichen Vorrat enthaltenden Coloradoflusse gar manche Teile des Gilathales dem Getreidebau erfolgreich gewonnen werden könnten, unterliegt gar keinem Zweifel. Der in seiner Wassermenge ungemein wechselnde Gilafluß eignet sich für diesen Zweck nicht. Doch wird kaum eine größere Gesellschaft, geschweige denn ein Einzelner, sich in kostspielige Unternehmungen dieser Art einlassen, da die Unsicherheit der Besitztitel in Arizona wo möglich noch größer ist als in Neu Mexiko (siehe S. 223). So erhob im Jahre 1882 ein gewisser J. A. Reavis einen riesigen Landanspruch in Arizona, der nicht weniger als 3,400,000 meistens im Gilathale gelegene Acres umfaßt. Es dürften

Jahre vergehen, ehe diese, scheinbar auf gute spanische Dokumente sich stützende Angelegenheit erledigt wird.

Auch für Viehzucht würden manche Strecken erfolgreich zu verwenden sein, wenn nicht die Furcht vor Indianern und ihren Räubereien abschreckte.

Nach Gila City erreichen wir das 1176.4 Km von San Francisco entfernte, früher häufig Arizona City genannte Yuma; es ist die letzte in Arizona gelegene Stadt, dicht am linken (östlichen) Ufer des Coloradoflusses erbaut, da, wo in ihn der Gila mündet; sie liegt wenige Kilometer von Südcalifornien sowohl, als auch von Alt Mexiko entfernt. Yuma, in 32° 44′ nördlicher Breite und 114° 36′ westlicher Länge, und auch heute noch unter dem Namen Arizona City vielfach, aber fälschlich auf Karten eingetragen, gilt mit Recht für einen der heißesten Orte in ganz Nordamerika; während acht Monaten im Jahre herrscht hier eine furchtbare Hitze. Die Regenmenge ist unbedeutend; sie übersteigt selten 3½ Zoll im ganzen Jahre; die Luft ist daher stets ganz außerordentlich trocken, wodurch eine schnelle Verdunstung des Schweißes herbeigeführt wird, was zur Folge hat, daß sich die Hitze bei weitem nicht so unangenehm fühlbar macht, wie eine gleich hohe Temperatur in einer mehr feuchten Gegend. Yuma ist einer der sonnigsten Orte ganz Nordamerika's; denn es zählt durchschnittlich im Jahre 300 klare Tage, während welcher der Himmel nicht mit dem geringsten Wölkchen überzogen ist. Und doch sind Sonnenstiche unbekannt! Fliegen sind massenhaft vorhanden; man kann sich ihrer während des Essens kaum erwehren.

In den Sommermonaten kommen in Yuma und seiner Umgebung zuweilen Staub- und Sandstürme vor, die jedoch keineswegs den gefährlichen Charakter des afrikanischen Samum

haben. Ich selbst habe keinen solchen Sturm erlebt; aber nach den Beschreibungen, die mir teils mündlich über dieses Phänomen gemacht wurden, teils gedruckt vorliegen, scheint es eine große Ähnlichkeit mit den im tropischen Indien während der heißen Jahreszeit vorkommenden Staubstürmen zu haben.

Und doch muß Yuma als ein Ort bezeichnet werden, der sich während der Wintermonate, wo das Klima hier dann wirklich sehr schön ist, ganz vorzüglich zum Aufenthalte für Asthmaleidende und Brustkranke eignet, aber doch nur dann, wenn sie nicht allein kommen, sondern eine ihnen zusagende Gesellschaft mitbringen oder einer geistigen Beschäftigung sich widmen; sonst verzehren sie sich aus Langeweile in dem überaus öden und stillen Städtchen, das ihnen geistig nicht die geringste Anregung bringt, wenngleich hier zwei Zeitungen erscheinen, der „Sentinel" und die „Arizona Free Preß".

Yuma war im Sommer 1880 eine sogenannte Speisestation der Bahn; übrigens mußten die Reisenden die Mahlzeiten in einem der beiden im Orte befindlichen Gasthöfe einnehmen, — ein ganz ausnahmsweiser Fall, da sonst längs der ganzen Südpacificbahn immer im Bahnhofe selbst oder seiner unmittelbarsten Nähe gespeist wird. Nunmehr ist aber dicht am Bahnhofe selbst das sehr geräumige und schöne Weaver's Southern Pacific Railroad Hotel erbaut worden, von dem aus wir eine ganz interessante Aussicht auf die Eisenbahnbrücke, den Coloradofluß und das uns gegenüberliegende, auf einer hohen Uferbank erbaute Fort Yuma genießen. Vor Vollendung dieses Hotels war dafür Sorge getragen, daß stets am Bahnhofe einige Wagen von allerdings sehr einfacher Beschaffenheit vorhanden waren, die uns in das merkwürdige Städtchen fuhren und von da wieder rechtzeitig an den Zug brachten. Wir hatten also Gelegenheit, ein ziemlich gutes Bild des

Örtchens zu bekommen. Glühend-heißer, feiner tiefer Sand, in den ich wiederholt bis über die Knöchel einfiel, erfüllt die völlig ungepflasterten breiten Straßen der Stadt, deren freilich überhaupt nur wenige vorhanden sind. Die vorzugsweise von Mexikanern und Indianern bewohnten Häuser bestehen aus armseligen Lehmhütten mit flachen Dächern, auf denen in den heißen Monaten die Insassen Nachts schlafen. Der kaum 1000 Seelen enthaltende Ort macht den Eindruck eines erbärmlichen Wüstennestes, in dessen Nähe hie und da etliche Bäume zerstreut vorkommen.

Die Indianer, die hier in großer Zahl vorhanden sind und sich stets neugierig den Zug und seine Insassen betrachten, gehören alle dem Stamme der Yumas an. Es sind sehens-wert-echte, ziemlich große, äußerst behende Gestalten von einer dunkleren Hautfarbe, als wir sie bei anderen Rothäuten vorfinden, mit prachtvoll-langen, bei den Weibern geflochtenen, bei den Männern lose herabhängenden Haaren. Sie sind in wahrhaft-origineller, dem heißen Klima entsprechenden Weise bekleidet. Der ganze Anzug der Männer besteht aus drei Teilen. Jeder trägt am Oberkörper ein ganz dünnes Jäckchen aus gefärbter Leinwand, am Unterkörper jedoch nur zwei große, handtuchartige Tücher, von denen das rückwärtige wie die Schleppe eines Damenkleides am Boden oder richtiger gesagt, auf der Erde nachschleift, aber freilich bei einem durch schnelles Gehen verursachten Luftzuge lustig und hoch emporflattert und dabei gar Manches enthüllt, was besser für immer sittig bedeckt bliebe. Während der Nächte des glühend-heißen Sommers ist jedoch den Yuma Indianern sogar dieser leichte Anzug zum Schlafen noch zu warm. Nachts nehmen sie dann zum Zudecken nichts anderes als das, was die Natur selbst liebevoll in Menge bietet, — nämlich die Dunkelheit.

Von Yuma, das 397.5 Km westlich von Tucson und 1176.4 Km von San Francisco entfernt ist, gelangen wir längs eines tiefen, in einer steilen, hohen Lehmuferbank gemachten Einschnittes, dessen Wände mit einer Unmasse von Personennamen und Inschriften beschmiert sind, sehr bald an das linke Ufer des nahen Coloradoflusses. Dieser überaus schmutzige, an Wassermenge je nach der Jahreszeit ungemein wechselnde, mit größeren oder kleineren Wirbeln und Strudeln versehene Strom ist von seiner Mündung in den Golf von Californien bis etwa achthundert Km (bei hohem Wasserstande sogar tausend Km) aufwärts schiffbar, und von Yuma gehen regelmäßig — aber hauptsächlich doch nur zwischen Mai und Oktober — Dampfschiffe der Colorado Steam Navigation Company nach Castle Dome (56.3 Km), Ehrenberg (201.2 Km), Aubrey (354.1 Km), Camp Mohave (482.8 Km), Hardyville (502.1 Km) und Eldorado Canyon (587.4 Km). Doch ist eine Fahrt auf diesem Strome ein sehr teuer erkauftes Vergnügen; denn selbst für kleine Entfernungen werden ganz riesige Preise verlangt. Der Coloradofluß ist überhaupt schwierig zu befahren; denn bei niedrigem Wasserstande erschweren zahlreiche Sandbänke, die das Fahrwasser so zu sagen bis auf wenige Zoll verstopfen, die Fahrt ganz ungemein, bei Hochwasser hingegen ist die Strömung häufig eine so beträchtliche, daß es überaus schwer hält, sie zu überwinden.

Die für Handelsverhältnisse äußerst wichtige Frage, ob der aus dem Zusammenflusse des Green und Grand River sich bildende Colorado längs seines ganzen Laufes schiffbar sei, wurde durch die gefahrvolle, unter Befehl des Lieutenant Ives stehende, im Jahre 1857 ausgesandte Colorado Expedition (an der unter Anderem auch Balduin Möllhausen teilnahm) nicht überzeugend gelöst; aber die überaus kühnen und wag=

halsigen, in Deutschland wenig bekannten Bootfahrten, die Major J. W. Powell wiederholt unternahm (zum ersten Male am 24. Mai 1869 von Green River, einer in Wyoming gelegenen Station der Union Pacificbahn ausgehend), stellten unwiderleglich die Unschiffbarkeit des Coloradoflusses in seinem oberen und mittleren Laufe fest.

XVI.

Sociale Zustände in den westlichen Territorien.

Ehe wir das von Yuma aus nahegelegene Californien betreten, das sich in so überraschend kurzer Zeit von dem wilden, während der ersten Zeit der Goldentdeckung herrschenden Leben befreite*) und nunmehr ganz geregelte Verhältnisse aufweist, dürfte es vielleicht nicht uninteressant sein, in einem Gesamtbilde eine Schilderung der socialen Zustände zu entwerfen, wie sie gegenwärtig in den von uns bis jetzt mit der Santa Fe- und Südpacificbahn durchzogenen Gegenden herrschen.

Nicht bloß in Neu Mexiko, sondern auch im südlichen Colorado, in Arizona, ja in allen westlich vom Missouri bis zum Gestade des stillen Meeres sich ausdehnenden Territorien, wie Dakota, Idaho, Montana, Oregon, Washington Territorium u. s. w. ist leider noch immer eine nicht ganz unbe-

---

*) Siehe „Das Leben der Miner“ — früher und jetzt — SS. 293—310 meines Buches: „Californien, Land und Leute“ (1871. Verlag von Ed. Heinrich Mayer zu Cöln und Leipzig).

deutende Anzahl von unsauberen Elementen anzutreffen (worunter die SS. 76—80 geschilderten Cowboys eine hervorragende Stelle einnehmen), deren ruchloses, Sitte und Anstand hohnsprechendes Treiben der ruhigen, gesetzliebenden Bevölkerung Furcht und Schrecken einjagt; vergleiche SS. 122—25. Instinktiv sucht der Gebildete und Gesittete jede nähere Berührung mit ihnen zu vermeiden; er ist erstaunt über die Prahlereien, Flüche und Schimpfreden, mit denen diese Menschen ihm zu imponieren glauben. In diesen entfernten Gegenden finden wir das verworfenste männliche Gesindel aus dem weiten, weiten Gebiete der Vereinigten Staaten. „Birds of a feather fly together", sagt in dieser Hinsicht treffend ein amerikanisches Sprichwort.

Manche dieser wilden, den Abschaum der Menschheit bildenden Charaktere haben durch ihre zahlreichen, mit unerhörter Kühnheit und unglaublicher Frechheit unternommenen Überfälle auf Bahnzüge und Postkutschen und deren Insassen, ferner durch ihre gelungenen Einbrüche und Diebstähle, sowie ihre häufigen Schießereien und Morde eine geradezu traurige und wahrlich nicht beneidenswerte Berühmtheit sich erworben. Als „noted outlaws", wie man diese Charaktere in Amerika heißt, sind besonders zu nennen:

Die Gebrüder Frank und Jesse James, die „James boys", vielfach sogar die „celebrated James boys" genannt.

Billy the Kid, dessen wirklicher Name William Vanamridge war; Andere glauben, er habe eigentlich Mc Carthy geheißen.

Burton the stage-robber (euphemistisch auch road-agent genannt), „der Postkutschenräuber".

Wild Bill, dessen wahrer Name James B. Hickok war,

geboren am 27. Mai 1837 im Staate Illinois, zu Deadwood in Dakota von Jack Mc Call am 2. August 1876 erschossen, der selbst ein Jahr später zu Yankton in Dakota gehängt wurde. J. W. Buel von der St. Louiser Presse hat über Wild Bill eine „Life and marvellous adventures of Wild Bill" betitelte, von W. S. Bryan zu St. Louis verlegte Broschüre geschrieben.

Curly Bill, zu Galeyville in Arizona von Jim Wallace, einem Mitgliede seiner Bande, Ende Mai 1881 erschossen.

Buffalo Bill, eigentlich William F. Cody.

Cherokee Bill, ferner Mysterious Dave, Jack Flat, Texas Jack, Fly Speck Sam und noch gar manche Andere.

Geradezu zahllos sind insbesondere die von den James boys seit einer Reihe von Jahren in den Staaten Missouri und Kansas verübten Schandthaten. Im Sommer 1880, wo die beiden Brüder noch lebten — Jesse James wurde von Charles Ford, einem Verwandten, am 3. April 1882 zu St. Joseph in Missouri in seinem eigenen Hause erschossen, Frank James hat sich im Herbst 1882 freiwillig den Staatsbehörden von Kansas ausgeliefert, die ihm übrigens leider den Kopf nicht vor die Füße legen werden, wie er dies in jeder Hinsicht verdient hätte, — verkauften die die westlichen Eisenbahnzüge begleitenden fliegenden Buchhändler*) eine ziemlich dicke Broschüre, die reißenden Absatz fand, da sie in einer dem amerikanischen Geschmacke geschickt angepaßten Weise eine eingehende Schilderung der von diesen Mordbuben begangenen Hauptthaten

*) Siehe meine „Amerikanischen Eisenbahneinrichtungen" SS. 63—65.

enthielt. Der Titel der illustrierten, von W. S. Bryan zu St. Louis, Mo., im Jahre 1880 verlegten Broschüre lautet: „Life and adventures of Frank and Jesse James. The only true history of these remarkable men.“

Unter Führung des oben genannten Billy the Kid, eines jungen Menschen von kaum 23 Jahren, hat in der zweiten Hälfte des Jahres 1880 eine Mordbrennerbande das östliche Neu Mexiko vielfach unsicher gemacht. Billy the Kid war geradezu eine Geißel für das Territorium, überhaupt einer der furchtbarsten Banditen, die jemals daselbst ihr Unwesen getrieben haben. Ende Dezember 1880 endlich gefangen genommen, dann in ganz gesetzlicher Weise zum Tode verurteilt, gelang es ihm, aus dem Gefängnisse zu entspringen, nachdem er zwei Beamte erschossen hatte. In wenigen Wochen seit seiner Flucht hatte er drei Morde begangen. Die Freude war allgemein, als dieser Unmensch, der aus New York gebürtig war, am 14. Juli 1881 in der Nähe des Fort Sumner von Pat Garrett, dem Sheriff des Lincoln Kreises, wie ein toller Hund niedergeschossen wurde. Garrett bekam als Belohnung die fünfhundert Dollars, die von Seiten des Gouverneurs des Territoriums für die Unschädlichmachung dieses schrecklichen Menschen ausgesetzt waren.

Der obengenannte Wild Bill hatte die Gewohnheit, am Schafte seines Revolvers für jeden von ihm Erschossenen eine Kerbe einzuschneiden; nach seinem gewaltsamen Tode fand man an seiner Waffe 26 Kerben!

Curly Bill ermordete im Jahre 1881 den Marshal White zu Tombstone in Arizona, drang mit seiner Bande zu Charleston (Arizona) in eine Kirche ein, während daselbst Gottesdienst abgehalten wurde, und zwang den Geistlichen vor der von seinen Spießgesellen im Zaume gehaltenen Gemeinde zum

Tanzen auf dem Altar; überdies verübte er verschiedene Räubereien und Gewaltthaten.

Daß die Mehrzahl dieser Schandbuben ihr Leben nicht auf natürliche Weise enden, sondern daß sie gewaltsamen Todes sterben, oder wie in Amerika der technische Ausdruck hiefür lautet „with their boots on“, zu deutsch „mit ihren Stiefeln an“ oder „in ihren Stiefeln“, ist nicht zu verwundern. Unter solchen wüsten Gesellen findet „Richter Lynch“ Arbeit genug, dessen Jurisdiktion freilich gesetzlich nicht anerkannt ist. Im Jahre 1882 sind innerhalb des weiten Gebietes der Vereinigten Staaten — richtiger gesagt, in seinen westlichen Teilen — insgesamt 57 Personen gelyncht worden. In 12 Fällen wurden 2 und in 4 Fällen 4 Personen zu gleicher Zeit gelyncht; 35 der auf diese Weise Verurteilten waren Weiße, 21 Neger und einer ein Indianer.

Theeren und Federn eines Verbrechers, eine nicht nur äußerst schimpfliche, sondern aus nachstehenden Gründen auch mit großen körperlichen Schmerzen verbundene Strafe kömmt sehr selten mehr vor, — allenfalls noch hie und da in Nevada und Colorado. Durch das mittelst eines Besens bewerkstelligte Bestreichen des bloßen Körpers mit Theer wird die Thätigkeit der Hauptporen wesentlich unterdrückt und hierdurch ein Zustand der Beängstigung herbeigeführt, der, zu lange fortgesetzt, den Tod herbeiführen müßte. Auch überzieht der Theer die feinen Haare, die den Körper bedecken, so fest, daß eine Änderung der Stellung das Gefühl verursacht, als ob dieselben nach und nach ausgerissen würden. Nicht minder schmerzhaft ist die mittelst Öls, Besen und Bürsten zu bewirkende Entfernung des Theers; sie nimmt geraume Zeit in Anspruch und läßt, wenn auch mit größter Behutsamkeit ausgeführt, den Körper in einem Zustande der Blutrünstigkeit zurück, der erst

nach Wochen eine völlig schmerzlose freie Bewegung der Glieder wiederum gestattet.

Lynchhinrichtungen sind im amerikanischen Westen namentlich deshalb so häufig, weil es überaus schwierig ist, von den zuständigen Gerichten die Vollstreckung eines gefällten Todesurteils zu erwirken. So sind im Staate Colorado zwischen den Jahren 1863 und 1881 nur sieben Personen gesetzlich hingerichtet worden, während im gleichen Zeitraum daselbst mindestens fünfzig Verbrecher gelyncht wurden, von denen Jeder zweifach den Galgen verdient hatte.

Die Redakteure der in diesen entfernten Gegenden erscheinenden Zeitungen erlangen nach und nach eine wunderbare Geschicklichkeit, in zuweilen oft geistreicher Weise Lynchhinrichtungen durch die Blume zu unserer Kenntnis zu bringen. Wir können in einem solchen Blatte z. B. lesen. „Der in unserer Stadt als falscher Spieler, Rauf- und Trunkenbold erster Klasse, gelegentlicher Einbrecher, Räuber und Mörder wohlbekannte Herr So und So ist seit gestern auf eine geheimnisvolle Weise verschwunden. Wir sahen ihn zuletzt unter einem Baume stehen und gewahrten in seiner unmittelbarsten Nähe einige unserer angesehensten Mitbürger (so heißt es übrigens niemals, man sagt immer „unserer prominentesten Mitbürger") — an ihrer Spitze unseren hochverehrten Herrn Bürgermeister, — die Alle aus einer uns unbekannt gebliebenen Ursache kräftigst an einem Seile zogen."

Ein andermal überrascht uns folgende Feinheit des Styles: „Der auch in unserer Stadt nicht besonders vorteilhaft bekannte Herr So und So unternahm neulich von seinem Wohnorte aus eine Reise, um Pferde zu holen, die ihm nicht gehörten. Er kam aber nicht mehr nach Hause, weil er plötzlich nicht mehr im Stande war, mit seinen Füßen den Erdboden zu erreichen."

Hieher reiht sich passend folgende Bekanntmachung, die ich an der Thüre eines kleinen Gasthofes an einem Orte, dessen Name mir leider entfallen ist, angeschlagen fand:

„Dieses Hotel ist auf unbestimmte Zeit wegen einer Zwistigkeit zwischen dem Eigentümer und Koch geschlossen; dieselbe ist zwar durch Revolver geordnet, hat jedoch den Eigentümer unter das Gras und den Koch hinter Schloß und Riegel gebracht."

Ein Seitenstück zu dieser Bekanntmachung bildet das lakonische Telegramm, das der Gouverneur des Territoriums Montana im Frühjahr 1883 dem Generalpostmeister in Washington geschickt hat und das wörtlich lautet:

„Das Vigilanzkomitee zu Green Horn in Montana hat den Postmeister durch Aufhängen beseitigt. Das Brennmaterial muß der Regierung knapp sein, da er beim Anzünden einer Scheune betroffen wurde. Das Amt ist verwaist."

In diesen entfernten amerikanischen Gebieten haben zuweilen die Behörden, und zwar nicht blos die unteren, sondern sogar die höheren, eigentümliche Rechtsanschauungen, wie sie bei uns nicht gang und gäbe sind. So saß in Arizona eine Amerikanerin wegen Totschlags, der nach deutschen Begriffen als Mord bestraft worden wäre, im Gefängnis; in Folge einer Bittschrift der Bewohner von Yuma jedoch, die vom verurteilenden Richter mitunterzeichnet war, wurde sie im Februar 1881 vom Gouverneur des Territoriums — es war dies damals der bekannte General John Charles Fremont — begnadigt und freigelassen, „weil ein würdiger Mann sie zu heiraten wünschte"!

Lynchhinrichtungen östlich vom Missouri erachte ich als eine überaus traurige, jetzt glücklicher Weise äußerst selten vorkommende Erscheinung, die auf das Strengste geahndet werden

sollte; aber westlich vom Missouri sind sie auch heute noch eine durchaus berechtigte Eigentümlichkeit, die nachweislich die besten Erfolge erzielt hat.

Wie anders als sie gethan, hätten die Bewohner von Weeksville in Montana, einem an der Nordpacificbahn unweit von Missoula gelegenen Städtchen verfahren sollen? Sie wurden zu Anfang des Jahres 1883 während mehrerer Wochen durch eine Anzahl Banditen in Schrecken versetzt. Täglich kamen Raubanfälle vor, und es war fast lebensgefährlich geworden, sich selbst am hellen Tage allein auf die Straße zu wagen. Die Gerichte erwiesen sich diesem Zustande gegenüber machtlos und ohnmächtig. Es blieb also den gut gesinnten Bewohnern unter bewandten Umständen keine andere Wahl, als entweder die Rechtspflege selbst in die Hand zu nehmen oder den Ort ganz zu verlassen. Sie wählten das Erstere. In aller Stille wurde im Februar 1883 ein Vigilanzkomitee gebildet, das bald so zahlreich war, daß man energisch an die Ausrottung des Räuberwesens gehen konnte. Zuerst wurde einer der rohesten Gesellen gefangen genommen, mit Kugeln durchlöchert und seine Leiche in den Fluß geworfen. Einige Tage später bemächtigte man sich dreier anderer Desperados, von denen der eine unter dem Namen „Ohio Dan", der andere unter dem von „Bloody Enright" bekannt war. Diese beiden wurden ohne Weiteres gehängt, während der Dritte zu Pulver und Blei „begnadigt" ward. Ungefähr zur selben Zeit wurden in „Y", einem zwei Meilen von Weeksville entfernten Lager, drei dem Namen nach unbekannte Desperados eingefangen und gleichzeitig an ein und demselben Baum aufgeknüpft. Nicht mit Unrecht gibt man sich jetzt der Hoffnung hin, daß die Luft von Weeksville und seiner Umgebung den Hallunken nicht mehr zuträglich erscheint und die ihrem gerechten Schick-

fale bis jetzt Entgangenen einen anderen Schauplatz für ihre Thätigkeit aufsuchen werden.

Obschon streng genommen nicht hieher gehörig, dürften doch die nachstehenden allgemeinen Notizen aus der amerikanischen Verbrecherstatistik, die ich der Wochenausgabe der zu St. Louis im Staate Missouri erscheinenden „Westlichen Post“ vom 31. Januar 1883 entnommen habe, wofür sie selbstverständlich, gleichwie für die oben mitgeteilten Daten in Betreff der Gelynchten die Verantwortung zu tragen hat, nicht ohne allgemeines Interesse sein.

In den Vereinigten Staaten von Amerika sind im Jahre 1882 von Mördern und Totschlägern 720 menschliche Wesen um das Leben gebracht worden. In 125 Fällen wurden die Mörder nicht ermittelt. Die Hauptverbrechen waren die folgenden. 52 Männer ermordeten ihre Frauen, 5 Weiber ihre Gatten, 6 Väter wurden von ihren Söhnen umgebracht, 4 Mütter von ihren Kindern, 5 Brüder und 2 Schwestern von ihren Geschwistern; 40 Kinder fanden ihren Tod durch ihrer Eltern Hand. Von den Mördern haben 24 in der Haft Selbstmord begangen, und einer starb im Gefängnis eines natürlichen Todes.

101 Mörder wurden hingerichtet, und zwar 98 am Galgen und 3 durch Erschießung auf Grund eines kriegsgerichtlichen Urteils. Der Nationalität nach waren 52 der Hingerichteten Neger, 38 Weiße, 8 Indianer und 3 Chinesen. Unter den Gehängten befanden sich 3 Frauen. Hinrichtungen finden in Nordamerika, wenn auch nicht ausschließlich, so doch vorzugsweise an einem Freitag statt. Da es in keinem nordamerikanischen Staate oder Territorium einen gesetzlich angestellten Scharfrichter oder Henker gibt, wie bereits seit einer längeren Reihe von Jahren in Preußen, Bayern, England und Rußland,

so hat ein in Nordamerika zum Tode Verurteilter die Ehre und das zweifelhafte Glück, von einem Gentleman gehängt zu werden, der freilich meistens alles Andere besser versteht, als dies traurige Geschäft. Die Folge davon ist, daß sich in Amerika hie und da die schauderhaftesten Scenen bei Hinrichtungen ereignen. Ich war selbst Zeuge eines solchen entsetzlichen Vorfalls, als ich während meines Aufenthaltes in St. Louis im Staate Missouri amtlich eingeladen wurde, der daselbst am Freitag den 23. Juli 1869 Nachmittags 2 Uhr stattfindenden Hinrichtung des Negers William Edwards alias Roach beizuwohnen.

Nirgendwo ist es einem anständigen und ruhigen Menschen weniger möglich, sich vor Brutalitäten und Ausbrüchen der Roheit zu schützen, als namentlich in kleinen Orten des amerikanischen Westens. Hiervon gewahrt freilich im Allgemeinen Jener nichts, der die Bahn nicht verläßt oder nur in größeren Städten seine Reise unterbricht; er reist eben wie ein Halbblinder. Ein Solcher hat auch keine Ahnung von manchen der zahlreichen Unannehmlichkeiten und Unbequemlichkeiten, denen man wiederholt, nicht blos in kleineren Plätzen, sondern auch — was man nicht erwarten sollte — in größeren Orten deshalb ausgesetzt ist, weil es nur selten gelingt, in einem Gasthof ein Zimmer für sich allein zu erhalten. Wer überhaupt den amerikanischen Westen eingehend kennen lernen will, muß im Vorhinein auf Luxus verzichten, von dem, vorläufig wenigstens, in kleineren Orten keine Spur zu entdecken ist; hier bleiben selbst die bescheidensten Ansprüche an Komfort vielfach unerfüllt; man fand es z. B. ganz natürlich, daß ich zwei Nächte lang mit einem allerdings höchst achtbaren, mir aber bis dahin völlig unbekannten Manne in einem Bette schlief, weil der kleine Gasthof des Örtchens mehr als besetzt war, und man

überhaupt kein weiteres Bett mehr aufzutreiben vermochte. Namentlich im Sommer 1880, wo der Andrang der Reisenden auf allen westlichen Bahnen ein ungewöhnlich starker war, sah ich mich in die große Unannehmlichkeit versetzt, Tag für Tag, oder richtiger gesagt, Nacht für Nacht, im Gasthofe mein Zimmer mit einem, ja sogar mit zwei, mir völlig unbekannten, zuweilen geradezu verdächtig ausschauenden Individuen teilen zu müssen. Nur dadurch konnte ich hie und da dieser unerquicklichen Lage entgehen, die mich nach und nach geradewegs nervös machte, daß ich es lieber vorzog, mich in eine Herberge unteren Ranges zu begeben, wobei ich es dann allerdings stets sehr geraten fand, unmittelbar vor dem Schlafengehen mein äußerst bescheiden und dürftig eingerichtetes, fast immer jedoch mit einem guten Bette versehenes Zimmerchen und seine vier Pfähle und Wände einer höchst eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Dabei machte ich gar manche unerwartete Entdeckung. Daß die Thüren oder Fenster nicht ordentlich verschließbar waren, störte mich nicht; ich hatte sehr praktische Nachtriegel bei mir. Eines Abends sehe ich, daß — natürlich nur aus Nachlässigkeit, wie ich meinte, — meine große blecherne Waschschüssel auf dem Boden steht, statt auf dem Waschtisch. Bin ich auch nicht gerade ein Mann der peinlichsten Ordnung, so bückte ich mich doch, um die Waschschüssel an ihren richtigen Platz zu stellen. Aber kaum hebe ich sie auf, so pralle ich zurück; denn ein Einschnitt gähnt mir entgegen von einem Durchmesser, daß durch ihn selbst ein korpulenter erwachsener Mann ganz bequem hindurchschlüpfen kann. Natürlich schlage ich sofort Lärm; aber man beruhigt mich; der Einschnitt sei nur deshalb am Fußboden angebracht, „um aus der unter meinem Zimmer liegenden Wirtsstube dem Tabaksrauch den Ausgang zu erleichtern und sei absichtlich durch die Waschschüssel zugedeckt

worden, damit mich besagter Rauch Nachts nicht belästige." ! Es mag ja so sein, daß es sich in Wahrheit und Wirklichkeit so verhielt; nichtsdestoweniger fand ich es doch angezeigt, meine Waschschüssel wieder in den Einschnitt zu setzen und mit Wasser voll zu gießen und überdies durch meinen Handkoffer, Auflegen eines Stuhles und auf andere Weise so zu befestigen, daß sie ohne starkes Geräusch, das mich wohl aus dem Schlafe geweckt hätte, nicht beseitigt werden konnte.

Wie gesagt, wer Land und Leute eingehend kennen lernen will, wer sich nicht bloß in den luxuriösen Pullman'schen Palast- und Schlafwagen aufhält, sondern auch den Rauchwagen hie und da einen Besuch abstattet, wer auf kleinen Bahnstationen aussteigt und von hier aus in die Umgebung Ausflüge unternimmt, hat leider oft genug von der Roheit der Bevölkerung zu leiden, der er an kleinen Orten nicht auszuweichen im Stande ist und die ihn gar nicht selten geradezu verfolgt, — und er kann sich zuweilen glücklich preisen, wenn er stets die nötige Kaltblütigkeit bewahrt und wenn Alles gut für ihn verläuft. Ich selbst war während meiner ausgedehnten, im Jahre 1880 im amerikanischen Westen unternommenen Reisen wiederholt in Lagen, obschon ich mich stets bestrebte, ihnen aus dem Wege zu gehen, dem Grundsatze huldigend: „Es gibt Gelegenheiten, wo es besser ist, durch Körperabwesenheit, als durch Geistesgegenwart zu glänzen", wo eine einzige unbedachte Äußerung meinerseits oder ein Übelnehmen eines gegen mich von Unbekannten verübten ganz unpassenden oder selbst äußerst rohen Scherzes für mich die schlimmsten Folgen hätte haben können.

Selbst größere Orte gewähren im fernen amerikanischen Westen keineswegs immer absoluten persönlichen Schutz. In dem SS. 216—21 geschilderten Las Vegas ging am 26. Juni

1882 ein sehr anständiger Herr mit seiner Frau auf der Straße spazieren. Da warf ein berittener Indianer dem nichts Ahnenden den Lasso um den Hals, und sprengte davon, den Mann ungefähr hundert Meter weit den steinigen Weg entlang schleifend. Erst als auf den verruchten Übelthäter geschossen wurde, schnitt er den Lasso dicht beim Sattel ab. Es gelang, den Indianer einzufangen, der Tags darauf von der erbitterten Volksmenge aus dem Gefängnisse gezerrt und an einen Laternenpfahl aufgeknüpft wurde — meiner Ansicht nach mit vollem Recht.

Zu Tombstone, der SS. 282—84 geschilderten Minenstadt in Arizona, und seiner Umgebung hatte im Frühjahre 1882 das Banditen- und Viehhirten-Element so die Überhand genommen, daß das ganze dortige Geschäftsleben darunter litt und der Gouverneur von Arizona ernsthaft daran dachte, den südöstlichen Teil des Territoriums in Belagerungszustand zu setzen. Richter Peel, dessen Sohn den Desperados zu Charleston am San Pedroflusse, 15 Km westlich von Tombstone, zum Opfer fiel, erließ damals in einer Zeitung letzterer Stadt folgenden Aufruf, der die zu genannter Zeit herrschenden Zustände (die sich übrigens inzwischen wesentlich gebessert haben) treffend charakterisiert.

„An die Bevölkerung von Tombstone!

Ich bin vielleicht nicht in der Lage, eine klare, unparteiische Meinung auszudrücken, allein ich habe den guten Bürgern des Cachise Kreises zu sagen, daß sie dreierlei thun können. Es lebt unter Euch eine Klasse von Halsabschneidern, die Ihr nie gerichtlich eines Verbrechens überführen könnt. Ihr müßt zusammenhalten und Euch dadurch beschützen, daß Ihr sie vertilgt, oder Ihr müßt das Land ihnen überlassen, oder Ihr werdet einer nach dem anderen umgebracht wie mein Sohn.“

Wie es zu Dodge City in Kansas im Mai 1883 zuging, ist bereits SS. 122—25 dargelegt worden.

In Denver, der 60,000 Einwohner zählenden, SS. 170—73 geschilderten Hauptstadt Colorado's, ereignete sich am 4. August 1882 Folgendes. Als am genannten Tage kurz nach zehn Uhr Abends ein Herr Namens Richard von einer in einem leichten Wagen unternommenen Ausfahrt zurückkehrte und sich an der West Larimerstraße nahe der 10. Straße befand, sprang plötzlich ein Mann mit einem gespannten Revolver auf ihn zu, faßte das Pferd am Zügel und schwang sich dann zu Richard, der selbst kutschierte, auf den Sitz. Die Mordwaffe auf ihn richtend, befahl er ihm, nach dem nicht sehr fernen Plattefluß hinauszufahren, was dieser auch that. Hier angekommen, sprang der unheimliche Geselle herunter und beorderte hierzu auch Richard. Er plünderte dann dessen Taschen, nahm ihm etwa 250 Dollars ab und gebot ihm, jetzt nach der Stadt zurückzukehren. Der in so brutaler Weise Behandelte weiß von dem frechen Mörder nur, daß er ziemlich groß und stark gebaut ist und eine Narbe über dem linken Auge hat.

Diese der neuesten Zeit entnommenen Beispiele, denen leider noch eine Menge anderer aus früheren, aber keineswegs längst vergangenen Tagen angereiht werden könnten, dürften wohl zur Genüge erkennen lassen, daß auch heute noch hie und da in den entlegenen westlichen Territorien und Staaten Zustände zu finden sind, die für ein sonst so hochkultiviertes Land als ein Schandflecken bezeichnet werden müssen. Dies leugnen zu wollen, oder gar zu versuchen, wie dies vielfach in neuester Zeit in halbamtlichen und amtlichen Schriften geschieht, die socialen Verhältnisse dieser Gegenden als durchaus ruhige und befriedigende hinzustellen, heißt der Wahrheit geradezu in's Gesicht schlagen; solchen Versuchen muß auf das

Entschiedenste entgegengetreten werden. Denn noch ist in sittlicher Beziehung gar Manches faul im Staate Dänemark!

Möge meine früher bereits ausgesprochene Erwartung, daß die Eisenbahnen in dieser Hinsicht eine Wendung zum Besseren herbeiführen werden, als richtig sich erweisen und möglichst bald in Erfüllung gehen!

XVII.

Yuma bis San Francisco.

Wenn wir den Coloradofluß auf einer sehr guten, im Jahre 1877 erbauten Eisenbahnbrücke überschritten haben, dann gewahren wir zunächst das auf seiner rechten, hohen Uferbank gelegene, früher sehr wichtige, jetzt nur von einer geringen Zahl von Soldaten besetzte Fort Yuma, das sich bereits in Californien befindet, da der Coloradofluß die Grenze zwischen Arizona und Californien bildet.

Das Gebiet des heutigen nordamerikanischen Californien's gehörte früher zu Mexiko, wurde aber von diesem Reiche am 2. Februar 1848 durch den Friedensvertrag von Guadalupe Hidalgo an die Vereinigten Staaten abgetreten. Bereits am 15. Dezember 1849 wurde Californien als ein Staat organisiert, der am 9. September 1850 in die Union aufgenommen ward.

Der Staat Californien liegt zwischen 32° 45′ und 42° nördlicher Breite und zwischen 114° und nahezu 125° westlicher Länge. Sein südlichster und zugleich östlichster Punkt ist das ebengenannte Fort Yuma am Coloradofluß, sein von

Weißen bewohnter nördlichster Crescent City, sein westlichster der kleine Ort Mendocino.

Seiner allgemeinen Gestaltung nach bildet Californien ein großes Parallelogramm, dessen Länge (von Südsüdosten nach Nordnordwesten) 1100 Km beträgt und dessen größte Breite (von Osten nach Westen) 500 Km und dessen mittlere Breite 300 Km beträgt.

Der Flächeninhalt Californien's beläuft sich nach den bisherigen, der größten Genauigkeit allerdings entbehrenden Ausmessungen auf etwa 188,981 englische Quadratmeilen oder 489,441 Quadratkilometer oder 120,947,840 Acres, und Californien ist daher nahezu ebenso groß, wie zusammen die Gebiete der Königreiche Preußen, Bayern, Württemberg und Sachsen und der Großherzogtümer Baden, Hessen und Sachsen.

Die Bevölkerung Californien's betrug:

Im	Juni	1850 . . .	92,597	Einwohner,
„	„	1860 . . .	379,994	„
„	„	1870 . . .	560,223	„
„	„	1880 . . .	864,694	„

und dürfte sich jetzt (Spätherbst 1883) zweifelsohne auf über 940,000 belaufen.

Kein anderer Staat der Union dürfte so viele verschiedenartige Nationalitäten aufzuweisen haben, wie Californien; kein anderer Staat enthält auf gleichem Raume so mannigfaltige und verschiedenartige landschaftliche Gebiete. Denn in Californien wechseln hohe, schneebedeckte Gebirge und fruchtbare und liebliche Thäler mit kahlen, tiefgelegenen Wüsten ab; neben schiffbaren Meeresbuchten und Flüssen finden wir großartige Wasserfälle, wundervolle Seen, aber auch ausgedehnte Marschen und dichte Waldungen und in diesen Bäume von einer Höhe, wie sie sonst nirgendwo mehr in der ganzen Welt angetroffen

werden. Dies hier Alles eingehend zu schildern, gestattet der Raum nicht; wer sich näher für Californien interessiert, sei auf mein Buch: „Californien, Land und Leute" (380 Seiten; Verlag von Ed. Heinrich Mayer zu Cöln und Leipzig, 1871) hiermit verwiesen.

* * *

Der Eindruck, den die an Arizona grenzenden Gebiete Südcalifornien's auf uns machen, ist kein erfreulicher. Denn vom Coloradoflusse westlich dehnt sich eine große, sandige, fast gar nicht bewohnte Gegend aus, die man die Colorado-wüste nennt. Diese etwa 110 Km breite und 220 Km lange Wüste erstreckt sich in nordwestlicher Richtung vom Golf von Californien bis an die San Bernardino Berge oder vom 32. bis 34. Grad nördlicher Breite. Sie besteht nicht aus einer ununterbrochenen Ebene, ähnlich etwa wie ausgedehnte Teile der Prairien, sondern aus einer Anzahl verschiedenartig großer Becken, die durch Hügelketten oder zahlreiche Sandberge von einander getrennt sind. Einzelne dieser Becken, deren Oberfläche hauptsächlich aus festgetrockneter bläulicher Lehmerde und Schlamm besteht, erreichen eine Höhe von 1000, 2000, ja selbst 3000 Fuß, andere hingegen, und zwar sehr ausgedehnte, liegen ähnlich wie das Tote Meer tief unter der Oberfläche des Meeres. Letztere sind zweifellos das nunmehr trockene Bett einer ehemaligen großen, wahrscheinlich salzigen Wasserfläche, die früher mit dem californischen Meerbusen in Verbindung stand.

Der Spiegel des Toten Meeres, das die tiefste, bis jetzt bekannte Einsenkung der Erdoberfläche bildet, befindet sich 429 Meter = 1407½ Fuß unter dem Meeresniveau; daß einzelne Teile der Coloradowüste ebenso tief, ja vielleicht sogar noch

tiefer hinabreichen, ist wahrscheinlich, aber noch nicht mit Bestimmtheit festgesetzt, da diese wüste, wasserarme und schwer zu begehende Region überhaupt bis jetzt nur sehr mangelhaft durchforscht ist.

Wiederholt tauchte der Gedanke auf, dessen Ausführung freilich noch in weiter Ferne steht, in eines der größeren tiefgelegenen Becken dieser Wüste das Wasser des nicht sehr fernen Coloradoflusses hineinzuleiten und hierdurch künstlich einen umfangreichen See zu bilden. Nicht nur würde diese große Wasserfläche durch ihre unzweifelhaft erhebliche Verdunstung das Klima vorteilhaft verändern, es müßte auch unschwer sein, längs ihrer Ufer eine breite und fruchtbare, für landwirtschaftliche Zwecke vorzüglich sich eignende Zone zu gewinnen.

Gegenwärtig durchzieht die Südpacificbahn diese tiefgelegenen Regionen. Etwa 95 Km westnordwestlich von Yuma geht es immer tiefer und tiefer hinab, bis wir dicht in der Nähe der 260 Fuß unter dem Meere gelegenen Station Frink's Spring — sie ist 125.5 Km von Yuma entfernt — an einen Punkt kommen, der sich 266½ Fuß unter der Meeresoberfläche befindet. Wo in der ganzen Welt ist wieder eine solche Bahnstation anzutreffen? Dann geht es nach und nach wieder in die Höhe, bald jedoch ziemlich rasch. Insgesamt durchziehen wir während 98 Km unter der Meeresoberfläche gelegene Regionen.

Indio, 66 Km westlich von der tiefen Station Frink's Spring, liegt noch 20 Fuß unter, aber White Water, 46.7 Km westlich von Indio, bereits 1126 Fuß über der Oberfläche des Meeres. Hier, wo schon vereinzelt Palmen auftreten, endet überhaupt die Coloradowüste. Je mehr wir uns von hier entfernen, je westlicher wir kommen, desto mehr nimmt die heiße Temperatur ab, desto mannigfaltiger wird die Vege-

tation. Sind doch bereits bei Banning, einem aus acht bis zehn kleinen Häusern bestehenden Örtchen, das nur 22.5 Km westlich von der Station White Water liegt, Kulturen und Rinderherden zu finden. Bäume sind allerdings noch selten; wir treffen sie erst in größerer Zahl bei San Gorgonio, das nur 10 Km von Banning entfernt liegt. Von da ab beginnt überhaupt erst regelmäßig der Farmbetrieb, der sich freilich in Beziehung auf sein Gedeihen vielfach auf künstliche Bewässerung angewiesen sieht, ohne die es im ganzen südlichen Californien kaum möglich ist, gewisse Früchte zu ziehen und lohnende Resultate zu erzielen.

Von nun an werden auch die, teils deutlich, teils nur in allgemeinen Umrissen sichtbaren Vorberge der nördlich von uns gelegenen, von Nordnordosten nach Südsüdwesten streichenden, ihrer Schönheit halber berühmten Sierra Nevada mehr oder minder bewaldet. Auch die Bevölkerung nimmt bedeutend an Dichtigkeit zu; so enthält San Bernardino, die Kreisstadt des gleichnamigen, nebenbei bemerkt, größten Kreises von Californien, die allerdings nicht an der Bahn selbst, sondern $6^1/_2$ Km östlich von der Station Colton liegt, gegen 6000 Einwohner, die sich vorzugsweise mit Weinbau, Obstgärtnerei und Landwirtschaft befassen.

Um das von San Gorgonio 36.7 Km entfernte Colton zu erreichen, hat die Bahn den San Gorgonio Paß zu übersteigen.

Sind auch die westlich von Colton bis auf eine Entfernung von 93.0 Km (bis Los Angeles) an der Bahn gelegenen Orte wenig volkreich — kaum ein einziger zählt bis jetzt 800 Einwohner, — so wird doch das Klima immer angenehmer und die Vegetation immer reicher. Aber geradezu entzückend schön ist die Umgebung der Stadt Los Angeles, zu deutsch „der

Stadt der Engel", der größten Stadt Südcalifornien's, „der Blume dieser Landschaften", wie sie ein hoher Reisender nicht mit Unrecht genannt hat. Von San Francisco ging der erste Zug nach Los Angeles am 5. September 1876 ab.

Los Angeles, vielfach, aber unrichtig Los Angelos geschrieben, in 34° 3′ nördlicher Breite und 118° 16′ westlicher Länge, 776.0 Km ostsüdöstlich von San Francisco entfernt, etwa 17,000 Einwohner, darunter wohl 4000 Deutsche zählend, liegt äußerst anmutig in einer von Bergen und grünen Hügeln bekränzten Gegend. Außerhalb des den Mittelpunkt der Stadt bildenden, teils mit eleganten Häusern, teils mit großartigen Gebäuden versehenen Geschäftsviertels — es fällt uns namentlich der von Oberst R. S. Baker im Herbst 1878 erbaute „Baker's Block" durch seine Ausdehnung und schöne Bauart auf, — dehnen sich nach allen Richtungen die vielfach villenartig angelegten, mit prachtvollen Gärten versehenen Wohnhäuser aus. Blumen aller Art und Obstbäume sind in Menge vorhanden, sogar Palmen in immerhin erheblicher Zahl.

Seit mehreren Jahren bereits herrscht in Los Angeles ein sehr reges Leben und Treiben, und tüchtige Handwerker können hier mit Sicherheit auf Arbeit und gute Bezahlung rechnen.

Die reizende, von mir in der liebenswürdigen und belehrenden Begleitung des Herrn O. Günther Weyse eingehend besichtigte Umgebung von Los Angeles ist auf ungeheuer großen Flächen mit den schönsten Weinbergen, den prachtvollsten Orangenhainen und Mandelbäumen geschmückt. Geradezu großartig in dieser Beziehung sind L. J. Rose's Anlagen auf Sunny Slope bei San Gabriel, einer von Los Angeles 14.8 Km östlich gelegenen Bahnstation, wo sich gegenwärtig die bedeutendsten Weinberge Californien's befinden, deren Ausdehnung den aus dem Osten kommenden Reisenden

in gerechtes Erstaunen setzt. Diese Weinberge lieferten im Jahre 1883 gegen 500,000 Gallonen Wein und 100,000 Gallonen Branntwein. Im Allgemeinen tragen die Setzlinge im dritten Jahre, nachdem sie gepflanzt werden, Beeren; im vierten Jahre werfen sie schon einen Gewinn ab und im fünften Jahre liefern sie einen genügenden Ertrag, um alle Auslagen mit Einschluß der Ankaufskosten des Bodens zu bezahlen. Die Behandlung der Weinberge liegt vorzugsweise in den Händen sachkundiger und erfahrener Winzer aus Deutschland und Frankreich; doch immer mehr und mehr befassen sich auch Amerikaner mit dem Weinbau. Ein Sachkundiger gibt in der von mir mehrmals bereits rühmlich erwähnten „Amerika“ (10. August 1883 Nr. 87) folgende Mitteilungen.

„Der Weinbau verspricht binnen Kurzem eine der ersten, wenn nicht die erste Stelle des Bodenbetriebes in Californien einzunehmen. Es ist sonder Zweifel festgestellt, daß dieser Staat Trauben in derartiger Fülle und Mannigfaltigkeit hervorzubringen vermag, daß die verwöhntesten Märkte der Welt an der Qualität des Kellerproduktes nicht den geringsten Anstoß zu nehmen vermögen. Durch ein Gesetz der Legislatur ist vor einiger Zeit eine Weinbau-Kommission für den Staat geschaffen worden, die für die Förderung und Entwickelung dieser Industrie die nöthigen Vorkehrungen treffen soll.“

Los Angeles ist ein irdisches Paradies für Brustkranke und Schwindsüchtige; für Leidende, die in seiner herrlichen Umgebung Genesung und Heilung suchen, sind gar mannigfaltige und vorzügliche Vorkehrungen getroffen. 20 Km von Los Angeles, aber nur 6 Km vom Bahnhofe des Städtchens San Gabriel entfernt, liegt in den Vorbergen der Sierra Madre Gebirgskette, 1800 Fuß über dem Meere, mit einer prachtvollen Aussicht auf die zahlreichen, im San Gabriel Thale vorhan-

denen Orangenhaine W. Cogswell's Sierra Madre Villa, ein mit allem Komfort (Gas, Wasserleitung u. s. w.) ausgestattetes, von W. P. Rhoades zu San Gabriel gepachtetes, mit einer großen Veranda versehenes Hotel, das 50, ja sogar 60 Gästen ganz zufriedenstellende Unterkunft bietet. In der nächsten Umgebung sind 1400 Orangenbäume vorhanden, ferner Citronen in Menge und andere Gewächse.

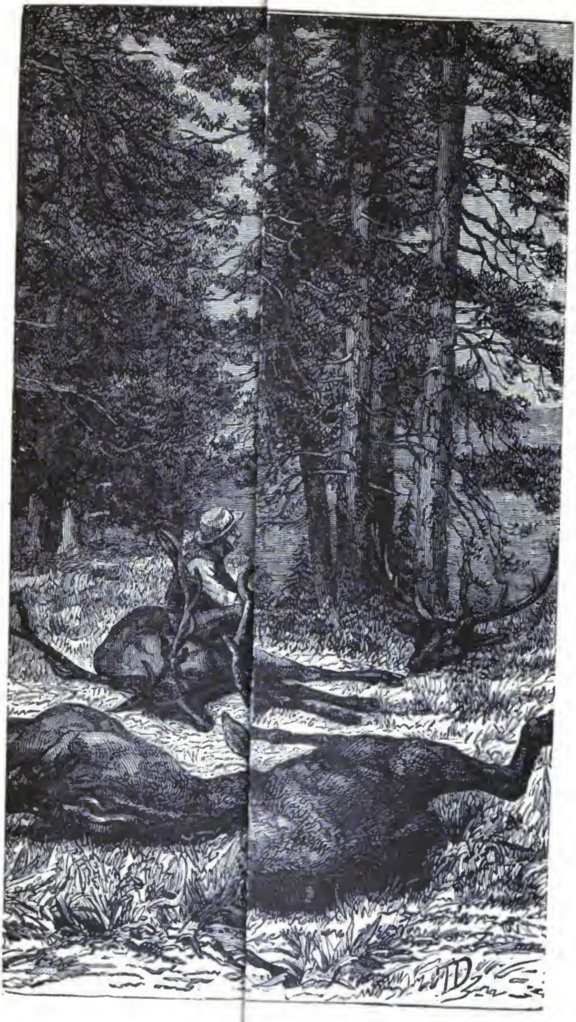
Fulton Wells heißt ein anderes, von Dr. J. E. Fulton gegründetes Sanitarium, das 20 Km von der Küste unweit der von Los Angeles nach Anaheim führenden Eisenbahn liegt. Die aus einer Tiefe von 350 Fuß kommenden Quellen sind Mineralwässer, deren es, nebenbei bemerkt, im südlichen Californien sehr wenige gibt.

Nicht nur in der Umgebung von Los Angeles, auch in der Stadt selbst nehmen gar manche Leidende ihren Aufenthalt, und zwar teils in Hotels, deren hier mehrere vorzügliche vorhanden sind (Grand Central, Cosmopolitan, United States und andere), teils in Privathäusern.

Südcalifornien hat jedoch nicht allein ein prachtvolles Klima und einen großartigen Reichtum an Weinbergen und wertvollen pflanzlichen Produkten aller Art, sondern dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach bald den Hauptminengegenden des Staates beigezählt werden. Namentlich sind es die im Mohave Distrikt (San Bernardino Kreis) befindlichen Minen, in denen sehr reiche Erze gefunden wurden, so daß man annimmt, sie bergen immense Reichtümer. Für Los Angeles ist die Entdeckung dieser Schätze von mehrfacher Wichtigkeit, einerseits weil gar manche Bewohner dieser Stadt im Besitze genannter Bergwerke sind, andererseits weil sie dieser Region die ihr nötigen Bedürfnisse liefert und nicht mit Unrecht einen weiteren Aufschwung ihrer Geschäfte voraussieht.

Von Los Angeles bis zum Tehachapi Gipfel verfolgt die Bahn während 193.9 Km eine fast genau nördliche Richtung. Das Interessanteste, was uns bald, nachdem wir Los Angeles verlassen haben, auffällt, ist der nur 42.8 Km davon entfernte, 6967 Fuß lange, 1469 Fuß über dem Meere gelegene San Fernando Tunnel, der innerhalb des Gebietes der Vereinigten Staaten nur von dem Hoosac Tunnel an Länge übertroffen wird. Ist auch bis hieher die Gegend fast von derselben Fruchtbarkeit wie bei Los Angeles, so treten doch schon in größerer Zahl einige bisher nur selten von uns gesehene Pflanzentypen auf, wie namentlich eine gegen zwanzig Fuß Höhe erreichende Opuntia und die amerikanische Aloe („Maguay" der Mexikaner; Agave americana). In der Nähe der nur 5.8 Km nördlich vom Tunnel entfernten Station Newhall gibt es ferner mehrere, mit Erfolg ausgebeutete Petroleumquellen. Auch ändert sich jetzt die Vegetation und mit ihr der Charakter der Landwirtschaft. Vorzugsweise wird bei Newhall und seiner weiteren Umgebung Viehzucht getrieben; namentlich scheinen in den stellenweise sehr breiten, von gut bewaldeten Hügeln und Bergen eingeschlossenen Thalsohlen die Schafe vortrefflich zu gedeihen. In den Bergen, die hie und da von Canyons (Engschluchten) durchbrochen werden, worunter gar manche bis dicht an die Bahn heranreichen oder von ihr streckenweise durchzogen werden, ist ein großer Wildstand anzutreffen; namentlich sind Bären und Hirsche zahlreich vorhanden.

Ehe wir von Newhall über Lang die Station Ravena erreichen, die von Newhall 34.6 Km entfernt ist, haben wir einige kleine Tunnels zu durchfahren. Das hauptsächlich von Mexikanern bewohnte Ravena liegt in einer reichlich mit Bäumen und Sträuchern bedeckten Gegend und besitzt eine merkwürdige Mühle; denn in ihr wird die Yucca Palme, der wir auf unserer



weiteren Fahrt in riesigen Mengen begegnen, zu einem Brei zerstampft, aus dem dann in einer zu San José befindlichen Fabrik Papier gemacht wird.

Setzen wir von Ravena unsere Reise fort, so kommen wir bereits nach wenigen Km Entfernung in eine mehrfach von Schluchten durchzogene unfruchtbare Region, die man die Mohave Wüste (spanisch Mojave geschrieben, aber Mohave ausgesprochen) heißt. Charakteristisch für diese bis jetzt von Menschen nur sehr spärlich bewohnte Wüste ist das Auftreten einer Anzahl von Yucca Palmen (Yucca Draconis), die zuweilen kleine Wälder bilden. Die Yucca Palme, von den Mexikanern „der spanische Bajonett-Baum" genannt, ist ein Gewächs eigener Art, dem Ansehen nach eben so sehr einer Palme wie einem Kaktus gleichend, in Wirklichkeit jedoch weder das eine noch das andere. Sie wird 40, ja sogar 50 Fuß hoch; der Stamm, aus dem nach Beseitigung der Rinde Papier gemacht wird, hat einen Durchmesser von zwei, ja selbst drei Fuß. Die Yucca Palme tritt besonders zahlreich auf in der Umgebung der Station Cameron, die 597.1 Km von San Francisco entfernt liegt. Es gibt überhaupt in der Mohave Wüste große Flächen, auf denen kein anderer Baum als dieses merkwürdige Gewächs vorkommt.

Mohave ist der größte Ort in der gleichnamigen Wüste, die sich etwas südlich von Ravena bis an den Südfuß vom Tehachapi Summit in einer Ausdehnung von etwas über 100 Km erstreckt. Wie trostlos es in der aus einem Hotel, mehreren Maschinenwerkstätten und etwa 12 bis 15 Häusern und Warenlagern bestehenden „Stadt" Mohave aussieht, durch die vielfach Winde orkanhaft hindurchbrausen, ergibt sich wohl am Deutlichsten daraus, daß das Wasser in Röhren von der 17.2 Km nördlich gelegenen Station Cameron herbeigeschafft wird.

Von Cameron führt uns die Bahn rasch hinauf, vorüber an einem kleinen, zur Sommerszeit häufig ausgetrockneten, mit Unmassen von Salz erfüllten See zur Station Tehachapi Summit (sprich Tehatschapi mit scharfer Betonung der Silbe ha), die 3964 Fuß hoch ist. Diese Station, die höchste auf der weiten Strecke zwischen San Francisco und Tucson, liegt auf einem ziemlich großen, mit Grasflächen und etlichen Kulturen bedeckten Plateau, das in der Ferne von mäßig hohen, aber gut bewaldeten Bergen umschlossen ist. Zur Sommerszeit ist das Klima auf dieser Höhe, auf der sich außer den Bahnhofsgebäuden etwa ein halbes Dutzend Wohnhäuser befinden mögen, überaus angenehm. Die 3 Km von hier entfernt gelegene alte Stadt Tehachapi ist bedeutend größer.

Während wir von Los Angeles bis zum Tehachapi Summit auf eine Entfernung von 193.9 Km beinahe stets nördlich fahren, schlagen wir von hier bis Lathrop während 430.3 Km eine nordwestliche Richtung ein. Die zwischen Tehachapi Summit und Caliente liegende, 40.9 Km lange Strecke gehört in technischer Hinsicht zweifelsohne zu einer der interessantesten längs der ganzen Südpacificbahn. Sie enthält nicht nur die große Zahl von 17, mit Holz und Balken bekleideten Tunnels in einer Gesamtlänge von 7684 Fuß — der kleinste (Nr. 11) ist 159 und der größte (Nr. 5) 1156 Fuß lang, — sondern auch den sogenannten Loop, zu deutsch die „Schleife", nämlich ein Bausystem so eigentümlicher Art, wie es bis jetzt auf keiner anderen Bahn wieder anzutreffen ist. Im Loop haben wir den einzig-dastehenden Fall, daß die Bahn, die hier ein sehr gebirgiges, nicht selten zerklüftetes Terrain zu befahren hat, sich selbst kreuzt. Die Sache liegt so. Während wir auf einem hohen künstlichen Damme fahren, gewahren wir tief — nämlich 78 Fuß — unter ihm eine im rechten Winkel ihn schneidende

Bahn, von der im vorhinein Jedermann glauben würde, daß sie mit unserer Linie nicht im mindesten Zusammenhange steht. Aber dem ist doch so! Denn nachdem wir eine mächtige Kurve durchfahren haben und durch einen kleinen Tunnel gekommen sind, erreichen wir selbst diese unter uns liegende Bahn, auf der wir unsere Reise fortsetzen. Deutlicher noch als auf der Fahrt vom Tehachapi Summit nach Caliente ist, wie ich aus eigener Erfahrung weiß, in umgekehrter Richtung der Loop erkennbar.

So interessant auch in seiner Art der Loop ist — er liegt 566.5 Km von San Francisco halbwegs zwischen den kleinen Stationen Girard und Keene, — so sehr er auch die Aufmerksamkeit der Eisenbahningenieure auf sich zieht, so macht er doch auf den Reisenden nicht im Entferntesten den erhabenen und großartigen Eindruck, wie manche andere Eisenbahnbauten im fernen amerikanischen Westen. Denn die Fahrten durch den SS. 164—65 geschilderten Arkansas- und Clear Creek Canyon in Colorado oder die in demselben Staate gelegene Strecke zwischen Black Hawk und Central City (die in ihrer Art auch einzig ist; siehe S. 179), oder die Überschreitung des 9339 Fuß hohen La Veta Passes in Colorado oder des 10,760 Fuß hohen Marhsall Passes (zwischen Salida und Gunnison in Colorado) oder gar der 7042 Fuß hohen Sierra Nevada in Californien werden Jedem ungleich großartiger vorkommen und ihn weit mehr fesseln, als der bis jetzt einzig-dastehende, einen Triumph der Ingenieurkunst bildende, zwischen den Stationen Girard und Keene gelegene Loop.

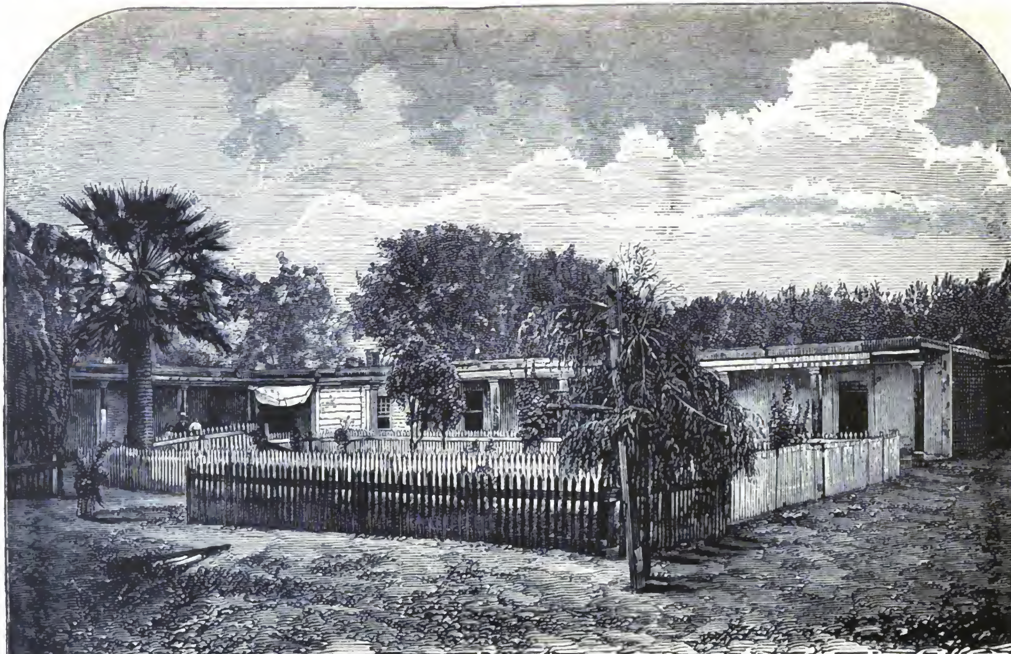
Landschaftlich in hohem Grade interessant ist auch die auf dem Loop folgende, zwischen Keene und Caliente eine Entfernung von 21.9 Km einnehmende Strecke; schluchtenartig-tiefe Thäler wechseln ab mit breiten Thalsohlen und mächtigen Einschnitten.

Kurven sind zahlreich vorhanden; der Fall der Bahn zu dem nur 1290 Fuß hohen Caliente ist ziemlich bedeutend. Von hier aus geht es immer tiefer hinab nach dem 404.1 Km von San Francisco entfernten Tulare (vorüber an den kleinen Stationen Pampa, Sumner, Verdo, Poso, Delano, Alila und Tipton). In dieser Gegend befinden sich, wenn auch nicht gerade in unmittelbarer Nähe der Bahn, eine große Anzahl von Farmen, hier Ranchos (englisch Ranches) genannt, die sich fast durchweg eines blühenden Zustandes erfreuen. Besonders berühmt in dieser Hinsicht ist die Umgebung der nur $2^1/_2$ Km westlich von Sumner gelegenen Stadt Bakersfield, der Hauptstadt des Kern Kreises, dessen fruchtbarer Boden durch zahlreiche Kanäle und mehrere artesische Brunnen auf das Vorteilhafteste ausgebeutet wird. Nicht nur Getreide aller Art gedeiht hier vortrefflich, sondern auch eine Anzahl von Gemüsen. Auf einer Herrn H. P. Livermore aus San Francisco gehörigen Farm befindet sich wohl der größte, bis jetzt im Gebrauch befindliche Pflug; er heißt „Great Western“ und wiegt etwas über 20 Centner.

Das oben erwähnte Tipton, das in einer baumlosen und unfruchtbaren Gegend liegt, gewährt einen seltsamen Kontrast zu dem von uns kurz vorher durchzogenen Lande.

Tulare, im gleichnamigen Thale gelegen, das jedoch nur als die südliche Fortsetzung des großen San Joaquinthales betrachtet werden muß, liegt nur 282 Fuß über dem Meere in einer gut bewaldeten Gegend. Die junge, gegen 1000 Einwohner zählende Stadt verdankt ihr Entstehen hauptsächlich der Eisenbahn. Diese hat hier ein Maschinenhaus und große Werkstätten, in deren Nähe eine Menge, einen überaus freundlichen Anblick gewährenden Bäume gepflanzt sind.

Goshen, die auf Tulare folgende, 16.9 Km entfernte



Farm (Ranch) in Südcalifornien.

Station ist deshalb erwähnenswert, weil von hier eine 11 Km lange, mit der Südpacificbahn übrigens in keinem Zusammenhange stehende Zweigbahn nach dem östlich von hier gelegenen Visalia abgeht. Diese etwa 1800 Einwohner zählende, am Kaweah Fluß erbaute Stadt hat nach amerikanischen Anschauungen schon ein ziemliches Alter, da sie, bald nachdem Californien an die Vereinigten Staaten kam (Februar 1848) gegründet wurde. Westlich von Goshen führt eine 64.3 Km lange Bahn (über Hanford, Lemoore und Heinlen) nach Huron, von wo sie später in nordwestlicher Richtung nach Tres Pinos weitergeführt werden soll; von letzterem Orte geht seit Längerem bereits eine 161.7 Km lange Bahn über Hollister, Gilroy und San José nach San Francisco; siehe Karte S. 336.

Vorüber an den unbedeutenden Orten und Stationen Croß Creek, Kingsburg, Fowler, Fresno, Sycamore und Borden erreichen wir das 297.7 Km von San Francisco entfernte Madera. Hier findet während der Sommer- und Herbstmonate stets ein großer Zusammenfluß von Fremden statt; denn von hier aus führt der beste und bequemste Weg, der jetzt ohne alle Gefahr und Beschwerde in leichtem Wagen zurückgelegt werden kann, zu den mit Recht berühmten Riesenbäumen von Mariposa, die von Madera 90 Km entfernt sind.

Die Riesenbäume, in Californien Big Trees, auch Mammuth Trees genannt, hießen früher Wellingtonias und Washingtonias, während sie jetzt von den Botanikern allgemein mit dem Namen Sequoia gigantea bezeichnet werden. Die Höhe gar mancher dieser Bäume beträgt 300 Fuß und sogar darüber, und zugleich haben sie einen Durchmesser — nicht einen Umfang — von 25, 28, ja ausnahmsweise sogar von 33 Fuß. An Umfang wird der californische Riesenbaum von keinem Baum der Welt übertroffen, wohl aber an Höhe; denn in

Australien gibt es Gummibäume (Eucalyptus Arten), von denen einzelne eine Höhe von 450 Fuß und selbst noch mehr erreichen. Das Alter der californischen Riesenbäume beläuft sich auf mindestens 1800 bis 2000 Jahren, und manche waren zur Zeit, als Christus auf Erden wandelte, schon ganz stattliche Bäume.



Riesenbaum von 32 Fuß Durchmesser.

Den Cedern am Nächsten stehend, haben die Riesenbäume ungemein kleine Zapfen, die kaum so groß wie eine Birne mittlerer Größe sind. Es überrascht uns dies um so mehr, als wir in Californien die Zuckerfichte mit Zapfen beladen finden, die in der Regel eine Länge von einem Fuß, nicht selten sogar eine noch bedeutendere erreichen. Dagegen ist die Rinde des Riesenbaumes weitaus stärker als die aller anderen

Bäume, da sie häufig bis zu einer Dicke von $1^1/_2$, zuweilen selbst von 2 Fuß anwächst.

Mit dem Anpflanzen des Riesenbaumes sind nicht nur in verschiedenen Gebieten Amerika's, sondern auch in England und Deutschland mancherlei Versuche angestellt worden, die fast durchgehends ein recht befriedigendes Ergebnis geliefert



Durchschnitt eines gefällten Riesenbaumes.

haben. Doch kann erst die Zeit lehren, ob diese Bäume, wenn in andere Klimate und Verhältnisse verpflanzt, dieselbe Größe und Vollendung zu erreichen im Stande sein werden, zu der sie es unter den ihnen zusagendsten Bedingungen in Californien im Laufe von vielen Jahrhunderten gebracht haben.

Leider ist der Riesenbaum in Californien im Aussterben begriffen; denn wir finden gegenwärtig nur noch entweder ent-

wurzelte oder völlig ausgewachsene Bäume dieser Art oder einen Nachwuchs, der im Alter von den übrigen so verschieden ist, daß die einen richtigen Übergang vermittelnden Zwischenglieder gänzlich fehlen. Auch entbehrt der Riesenbaum eines zur ungefährdeten Sicherheit seines Lebens äußerst wichtigen Elementes, da er keine im Verhältnis zu seiner kolossalen Höhe stehende Tiefe und Ausbreitung der Wurzeln hat.

In dem nördlich vom Mariposa Hain gelegenen Calaveras Hain hat man einen Riesenbaum gefällt, was übrigens nicht weniger als 1200 Mark kostete. Nicht durch Sägen kam der Baum zum Falle, sondern dadurch, daß man in ihm eine Unmasse Löcher mittelst großer Bohrer anbrachte. Auf seinem Stumpfe, den man glättete, wurde ein Tanzpavillon errichtet, der sich regen Zuspruchs erfreute; auch Theatervorstellungen fanden auf ihm statt und eine Zeitlang wurde sogar auf ihm ein Comptoir errichtet, aus dem das politische Blatt „Big Tree Bulletin" hervorging. Den riesigen Durchschnitt des nicht weit davon liegenden Baumes ersteigt man mittelst einer Treppe.

Leider haben gar manche Bäume wesentlich durch Feuer gelitten. Dieses gewaltige Element, das zu wiederholten Malen so große Verheerungen anrichtete, wurde meistens durch Waldbrände entfesselt, die entweder der zündende Blitz herbeiführte oder die öfter noch die in unvorsichtiger Weise ihre Mahlzeiten kochenden Indianer verschuldeten. Unwillkürlich flößen uns die tiefen, schwarzen, schon aus weiter Ferne uns entgegengähnenden Höhlungen der Bäume den Verdacht ein, daß sie absichtlich seit undenklichen Zeiten von den Urbewohnern angelegt seien, um ihnen eine ebenso natürliche wie sichere Wohnstätte zu gewähren. Wer jedoch die Indianer etwas näher kennt, überzeugt sich sehr bald, daß sie auch jetzt nicht von diesen

scheinbar so naturgemäßen und zur Benützung einladenden Lagerstätten Gebrauch machen. Nicht nur sind manche der Bäume bis zu einer Höhe von zehn und selbst fünfzehn Fuß angebrannt, sondern bei einigen hat das Feuer wahre Gemächer ausgehöhlt, in denen bequem eine aus zehn bis zwölf Damen bestehende Gesellschaft, sofern sie nicht gar zu luxuriös oder richtiger gesagt, umfangreich gekleidet sind, ihren Kaffeekranz abhalten kann.

Die ungeheueren Dimensionen, die so ein Riesenbaum einnimmt, werden uns überhaupt erst durch einen umgefallenen recht klar zum Bewußtsein gebracht. Denn von unten können wir nicht, um nur eines zu erwähnen, die Dicke der erst hoch oben beginnenden Äste richtig schätzen, von denen gar manche so dick sind, wie unsere stärksten Baumstämme.

Wer vermöchte überhaupt den Eindruck dieser Riesenbäume auf das menschliche Gemüt zu schildern! Er überwältigt Jeden und übertrifft auch die kühnsten Vorstellungen, die eines Menschen Phantasie von diesen Pflanzenkolossen mitbringt. Auch findet jeder des Sinnes für Naturschönheit nicht völlig Beraubte einen unbeschreiblichen Genuß in der entzückend schönen abendlichen Stimmung, die namentlich während der Sommermonate in Californien's Waldungen herrscht. Selten nur bewegt sich dann ein Lüftchen; mehr wie anderswo wird gerade dort die anmutige Vorstellung in uns erweckt, als ob die Natur, hierin mit dem Menschen vergleichbar, allabendlich sich zur Ruhe begäbe, aus der sie am nächsten Morgen neugekräftigt und in frischestem Glanze erwacht. Viele californische Landschaften versetzen uns unwillkürlich in eine gehobene, teilweise sogar poetische Stimmung; eine solche bemächtigt sich selbst Jener, die zu romantischen Schwärmereien ganz und gar nicht geneigt sind; auch sie kostet es oft Überwindung, bei

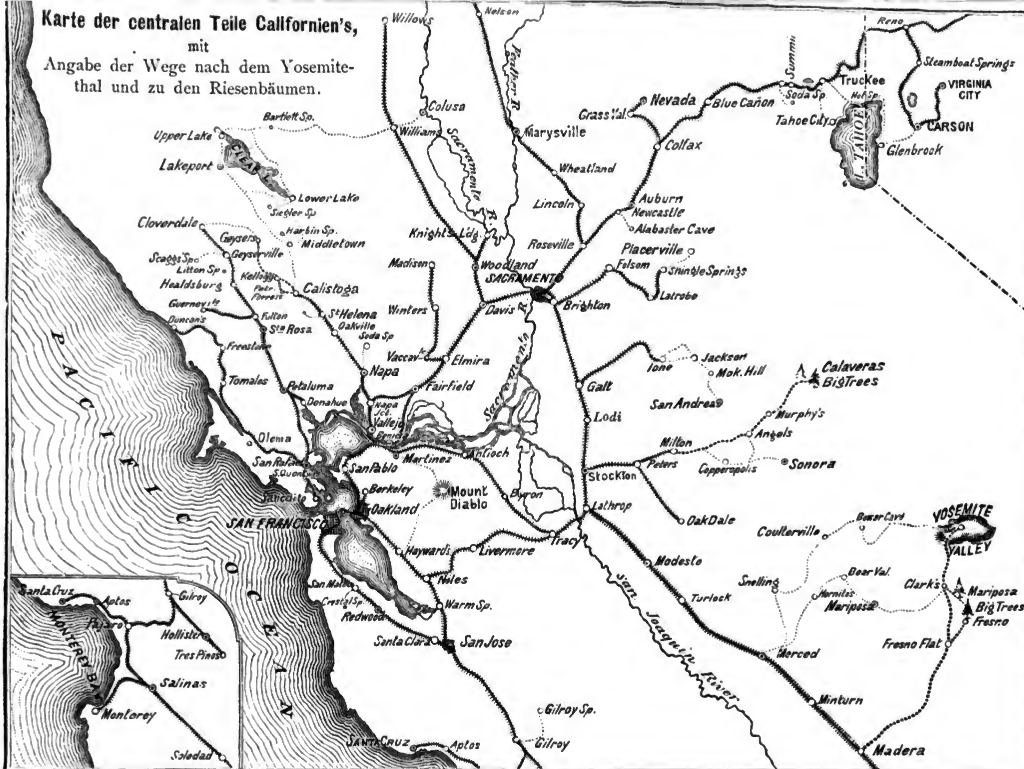
sinkender Nacht von dem sie umstrickenden Zauber der Abendlandschaft sich loszureißen, deren Reize wesentlich durch das herrliche Klima und die prächtige Vegetation bedingt sind; denn selten nur treffen wir in Californien die warmen Tinten und die oft magische Beleuchtung, mit der in manchen Teilen der alten Welt ein Sonnenuntergang die Landschaft vergoldet.

Nur 45 Km nördlich von den Riesenbäumen im Mariposa Haine liegt das in seiner Art einzig dastehende, im leichten Wagen jetzt ohne Beschwerde zu erreichende Yosemitethal, das ich in meinem Buche: „Californien, Land und Leute", SS. 177—212 eingehend geschildert habe. Die Strecke von Madera in das Yosemitethal (120.7 Km) legen wir in 13 Stunden zurück; von San Francisco kostet ein Billet in das Thal und zurück (über Madera) 59 Dollars.

Früher war das ebenfalls an unserer Bahn gelegene = 244.1 Km von San Francisco und 53.6 Km von Madera entfernte Merced der Ausgangspunkt zur Reise nach dem Yosemitethale (siehe die beigeheftete Karte), der übrigens auch heute noch, und zwar mit vollem Rechte, da er reich an Naturschönheiten ist, von Touristen, denen Zeit und Geld zur Verfügung steht, vielfach benützt wird.

Bis Lathrop, das wir von Merced (über Atwater, Arena, Cressey, Turlock, Keyes, Ceres, Modesto, Salida, Ripon und Morrano) erreichen, stets durch das breite, ungemein fruchtbare San Joaquin Thal hindurchfahrend, ist keine Station von Bedeutung anzutreffen.

Von Lathrop führen zwei Schienenwege nach dem von da in gerader Linie genau westlich gelegenen San Francisco, der eine, 133.3 Km lang, über Tracy, Livermore, Niles, Haywards und Oakland, und der andere, 151.8 Km lang, über Byron,



Karte der centralen Teile Californien's,
mit
Angabe der Wege nach dem Yosemitethal und zu den Riesenbäumen.

Antioch, Martinez, Port Costa und San Pablo. Die Südpacificbahn schlägt den letzteren, etwas längeren Weg ein.

Bei Antioch, 87.7 Km von San Francisco, erreichen wir bereits die östlichen Ausläufer der prachtvollen Bai von San Francisco, längs deren südlichen Ufer wir unsere Reise bis Oakland fortsetzen. Das von uns hierauf berührte Port Costa (51.8 Km von San Francisco entfernt) ist deshalb von Interesse, weil hier eine riesige, von der Central Pacificbahn erbaute Dampffähre — sicher die größte der Welt — uns über die Straits of Carquinez nach dem am anderen (nördlichen) Ufer gelegenen Benicia hinüberführt, falls wir von Martinez nach Sacramento, der politischen Hauptstadt Californien's, reisen wollen (siehe Karte S. 336). Bald darauf erreichen wir das von San Francisco nur mehr 10.5 Km entfernte liebliche Oakland (d. h. die Station daselbst in der 16. Straße), einen großen, mit prachtvollen Villen und Häusern geschmückten Ort, die vorzugsweise den Bewohnern des nahen San Francisco zum Aufenthalte dienen.

Von Oakland aus ist die Bahn 4 Km weit auf mächtigen Holzpflöcken in die Bai von San Francisco hineingebaut. An ihrem Endpunkte besteigen wir einen geräumigen Dampfer, der uns in 25 Minuten nach San Francisco, dem Endziele unserer weiten Reise, hinüberbringt.

San Francisco, in 37° 47′ 35″ nördlicher Breite und 122° 26′ 15″ westlicher Länge, zuweilen scherzweise abgekürzt Frisco genannt, die westlichste Stadt Nordamerika's, die den Beinamen „die Königin des stillen Meeres" führt und teils am Fuße, teils auf der Höhe der die gleichnamige Bai umsäumenden Sandhügel erbaut ist, entstand 1835 in der Weise, daß in der Nähe der im Jahre 1776 gegründeten Mission San Francisco (auch Mission Dolores genannt) Kapitän

W. A. Richardson sein Zelt aufschlug, dem sich 1836 ein von Jakob P. Lease errichtetes Haus anreihte.

Diese junge Ansiedelung, die sich allmählich durch Zuzug Anderer zu einem kleinen Orte ausdehnte, hieß ursprünglich Yerba Buena, d. h. gutes Kraut; den jetzigen Namen San Francisco hat sie erst durch eine am 30. Januar 1847 vom amerikanischen Marinelieutenant W. A. Bartlett erlassene Verordnung erhalten, die wörtlich nach Philo Jakoby's Übersetzung in dem von ihm herausgegebenen Almanach für Californien auf das Jahr 1865 lautet:

„In Anbetracht, daß der Lokalname von Yerba Buena, welchen gegenwärtig diese Stadt trägt, nicht über den Distrikt hinaus bekannt ist und von der Bucht, wo die Stadt liegt, herrührt:

„Deshalb, um Verwirrung und irrige Namen in öffentlichen Dokumenten zu vermeiden und damit die Stadt auf öffentlichen Karten einen Namen habe,

„Ist hiermit verordnet, daß in allen amtlichen Dokumenten und Mitteilungen der Name San Francisco als derjenige dieser Stadt gebraucht werde."

Die heutige Stadt San Francisco liegt auf der Nordostspitze einer Halbinsel, die von dem stillen Meere und der gleichnamigen 80 Km langen und 10 bis 12 Km breiten Bai gebildet wird; die Einfahrt in dieselbe vom stillen Meere findet durch das „Goldene Thor" (auch Chrysopolis genannt, obschon vielleicht Chrysopylä nach Analogie von Thermopylä richtiger wäre), englisch „Golden Gate" statt, wie dieser im Küstengebirge vorhandene Durchbruch gar nicht unpassend bezeichnet wird. Am 28. Februar 1849 kam der erste Dampfer, „die California", durch das Goldene Thor.

Das nicht ganz 10 Km von San Francisco entfernte Meeresgestade ist mit der Stadt durch einige Straßen verbunden, unter denen besonders die vortreffliche, in großartigem Stile angelegte nach dem Cliff House zu nennen ist. Sie führt zwischen kahlen Sandhügeln und Dünen hindurch, die nur hie und da mit Lupinen bewachsen sind, und gewährt häufig ein eben so anziehendes wie belebtes Bild. Denn während der Sommermonate wandern auf ihr, besonders Sonntags, Tausende zu Fuß, zu Pferd und zu Wagen dem Cliff House zu, um sich dort des Anblicks des brausenden Meeres und des nicht fernen Goldenen Thores zu erfreuen und sich überdies an dem einzig-schönen Schauspiele zu ergötzen, das hunderte von Seelöwen (Robben vom Genus Otaria) dadurch gewähren, daß sie die von der Küste kaum einige hundert Fuß abliegenden Felsen, „die Seal Rocks“, ersteigen, von denen aus sie sich wieder abwechselnd in die brandenden Fluten hinabstürzen. Schon lange vorher, ehe man ihrer ansichtig wird, hört man ihr eigentümliches, dem Hundegekläff nicht unähnliches Heulen. Mit Recht ist die Jagd auf diese Tiere strengstens verboten, die sich in den klaren Fluten des Meeres ungemein behaglich zu fühlen scheinen. Diese sind aber kühl; denn die mittlere Temperatur in der Bai beträgt nur 45° Fahr. = 5°.78 R. und übersteigt auch zur wärmsten Zeit selten 65° Fahr. = 14°.67 R. Dessenungeachtet sind prachtvolle Badeeinrichtungen, von denen vielfach Gebrauch gemacht wird, an der North- und South Beach vorhanden.

Den belehrendsten Überblick über San Francisco's herrliche Lage gewinnen wir, wenn wir den kaum 300 Fuß hohen Telegraph Hill hinangehen; er belohnt uns zugleich durch eine der reizendsten Aussichten auf die von zahlreichen Dampfern, Schiffen und Booten aller Art belebte Bai und auf einige in

ihr gelegene Inseln, sowie durch den Anblick eines großen Teiles des Küstengebirges (Coast-range), aus dem der 3876 Fuß hohe Mount Diablo weit hervorragt.

Was soll ich sonst noch Alles von San Francisco melden, dessen Geschichte einem Märchen gleicht? Zur Zeit der Goldentdeckung, die in Californien am 19. Januar 1848 erfolgte, zählte sie kaum 600 Einwohner, jetzt hingegen (Spätherbst 1883) kaum weniger als 250,000. Eine kaum glaubliche Zahl der verschiedensten Nationalitäten sind in San Francisco vertreten, wo gegenwärtig Zeitungen in den folgenden zehn Sprachen erscheinen: deutsch, englisch, französisch, italienisch, spanisch, schwedisch, dänisch, portugiesisch, russisch und chinesisch.

Eine Anzahl von Prachtbauten aller Art schmücken die herrlich gelegene Stadt San Francisco. Sie hat ferner in dem Palace Hotel das größte, bis jetzt nicht nur in Californien, sondern wohl auf der ganzen Erde bestehende Hotel; ich hatte im Sommer 1880 die Zimmernummer 634. Alle größeren Räume daselbst sind elektrisch beleuchtet, aber zugleich auch mit Gasflammen. Das Hotel hat vier Fahrstühle, sogenannte Elevators, die Reisende und ihr Gepäck in die höheren Stockwerke bringen. Zur Unterdrückung von Feuersgefahr sind umfassende Vorkehrungen getroffen; aber sollte einmal aus irgend einer Ursache dennoch ein größeres Feuer um sich greifen, dann wären meiner festen Überzeugung nach alle in den höheren Stockwerken wohnenden Personen unrettbar verloren.

Auswanderer finden sehr zufriedenstellende Unterkunft in den nachstehenden, Deutschen gehörigen Gasthöfen, wo für Wohnung und Kost wöchentlich fünf Dollars berechnet werden oder ein Dollar für den Tag: Ahlhorn House in Dupont Str., Chicago Hotel, 220—28 Pacific Str., Hotel Helvetia, 431 Pine Str., Hotel Rhein, 909 Kearny Str., New Atlantic Hotel,

207 Montgomery Avenue, Prescott House, Ecke Kearny und Montgomery Avenue, und gar manchen anderen.

* * *

Wir haben nun, von der Küste des atlantischen Oceans ausgehend, auf der Santa Fe- und Südpacificbahn unsere Reise nach dem fernen, am Gestade des stillen Meeres liegenden San Francisco vollendet; kehren wir von da auf irgend einer der nunmehr uns zur Verfügung stehenden, im ersten Kapitel dieses Buches geschilderten Pacifischen Bahnen nach New York zurück, dann reisen wir, wie hiefür ganz allgemein in Californien der Ausdruck lautet, nicht nach dem fernen Osten, sondern in die „Staaten“.

XVIII.

Schlußbemerkungen.

Zum Schlusse möchte ich noch auf einige Verhältnisse hinweisen, die ich bis jetzt nicht Gelegenheit hatte zu besprechen, wenngleich sie in unmittelbarer Beziehung zur Santa Fe- und Südpacificbahn stehen.

Die Preise auf der Bahn, die ihrer ganzen Länge nach nur ein, selbstverständlich mit Telegraphendrähten und den nötigen Ausweichestellen versehenes Geleise hat, sind zur Zeit (Ende 1883) die nachstehenden; auch die alte Pacificbahn (Union- und Central Pacific; siehe S. 10) berechnet jetzt genau dieselben Preise, die gegen früher nicht unwesentlich erhöht sind.

Es kostet ein Billet (ticket) von New York nach San Francisco:

1. Klasse ohne Zeitbeschränkung (unlimited first class)	148 Doll.	80 Cts.
1. „ bei ununterbrochener Fahrt	135 „	30 „
2. „ „ „ „	105 „	— „
Emigranten-Klasse bei ununterbrochener Fahrt . . .	65 „	— „

Die unausgesetzte Benützung des S. 345 beschriebenen Schlafwagens von New York bis San Francisco kostet

21 Dollars extra. Diese Ausgabe kann bei nur zeitweiligem Gebrauche des Schlafwagens vermindert werden. Die Betten der Schlafwagen sind zweischläfrig und können ohne Preiszuschlag von zwei Personen benützt werden.

Diese Preise sind nicht gerade als sehr billig zu bezeichnen; denn es braucht eben eine erwachsene Person, die bequem reisen will, für die nicht ganz achttägige Reise von New York nach San Francisco mit Benützung der Schlafwagen und einschließlich aller Auslagen für Verköstigung und sonstiger Nebenkosten nunmehr mindestens 900 Mark, während sie noch im Jahre 1881 (was jetzt übrigens nicht mehr möglich) auf der alten Pacificbahn diese Reise ganz gut mit 750 Mark bestreiten konnte.

Die jeder Zwischenteilung entbehrenden und im Allgemeinen 56 Sitzplätze für Erwachsene enthaltenden Eisenbahnwagen, „cars“, auf denen wir befördert werden, sind vorzüglich gebaut und mit allen erprobten technischen Einrichtungen versehen, die bis jetzt zur Sicherheit der Reisenden und des Zuges ersonnen wurden. Dahin ist vor Allem die „Glockenschnur“ zu rechnen, nämlich eine durch sämtliche Wagen eines Zuges hindurchgehende Leine, die mit der an jeder Lokomotive vorhandenen Glocke in Verbindung steht. Da die Leine in der Mitte des Wagens an langen, oft ganz geschmackvollen, eine Zierde bildenden Aufhängungen ruht, die, an dem erhöhten Mitteldache befestigt, so weit herabreichen, daß ein Erwachsener, sofern er aufrecht steht, zu ihr mit Leichtigkeit hinanlangen kann, so ist in jedem Augenblicke nicht nur dem Kondukteur, sondern im Falle einer Gefahr auch jedem Reisenden die äußerst angenehme Möglichkeit geboten, sie tief herabzuziehen und hierdurch den Lokomotivführer zum schleunigen Halten des Zuges zu veranlassen. Daß die Leine, die beim Betreten eines Wagens

sofort in die Augen fällt, ihren Dienst versage, ist bei ihrer einfachen und doch praktischen Einrichtung kaum möglich. Mehr als einmal habe ich gesehen, daß von ihr von dem Kondukteur mit dem zufriedenstellendsten Erfolge Gebrauch gemacht wurde, wenn er nämlich einen Reisenden, der kein Billet hatte und auch kein Geld, es zu kaufen, mitten im Freien in höflichster Weise an die Luft beförderte; sowie er zweimal kräftig an der Leine gezogen hatte, wurde der Zug sofort zum Stehen gebracht.

Diese Leine ist unbedingt ein großer, geradezu unschätzbarer Vorzug, den die amerikanischen Züge gegen die europäischen voraus haben, wo die Leine von einem Reisenden, auch wenn er sich in einer lebensgefährlichen Lage befindet, entweder gar nicht oder nur mit äußerster Mühe, unter Umständlichkeiten verschiedenster Art, erreicht werden kann. Mir ist kein Fall bekannt, daß jemals in Nordamerika von Seiten des reisenden Publikums, obschon sich unter demselben zuweilen äußerst rohe Gesellen befinden, ein bewußter Mißbrauch mit der Leine getrieben worden wäre.

Alle Züge der Santa Fe- und Südpacificbahn sind ferner mit den überaus praktischen Luftbremsen versehen. Wenn richtig gestellt und eingerichtet — und daraufhin werden sie am Ausgangsorte des Zuges, sowie während der Fahrt wiederholt geprüft, — ermöglichen sie es dem Lokomotivführer, durch das bloße Drehen einer Art von Kurbel zu jeder Zeit den ganzen Zug fast augenblicklich zum Stehen zu bringen. Doch ist der Vorsicht halber noch immer der eine oder andere Bremser (brakeman) vorhanden.

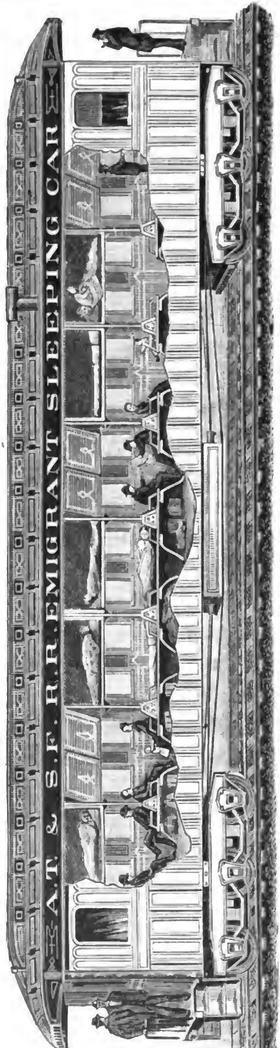
Die Achsen der Wagen sind beweglich, um namentlich während des Fahrens auf Kurven ihr Entgleisen zu verhüten. Auf der Santa Fe Bahn sind die Wagenräder vielfach nicht

aus Eisen, sondern aus Papier hergestellt; die allerdings teuereren Papierräder haben gar manche Vorzüge vor den eisernen. So soll ihre Dauerhaftigkeit sogar die der schmiedeeisernen übertreffen; überdies sind sie bedeutend leichter und gleiten viel ruhiger über die Schienen. Auch die SS. 7—9 in allgemeinen Umrissen geschilderte Nordpacificbahn läßt durch die Allen Paper Car Wheel Company nunmehr die für ihre sämtlichen Wagen nötigen Räder aus Papier herstellen.

Die Schlafwagen „sleeping-cars", kurzweg auch nur „sleepers" genannt, zeichnen sich durch eine nicht zu schildernde Pracht und Bequemlichkeit der Einrichtung aus. Ohne diese Schlafwagen, die natürlich hier nötiger sind, als auf irgend einer größeren Strecke Deutschland's, wäre es sicher nur auf Kosten der Gesundheit möglich, die beinahe acht Tage und Nächte in Anspruch nehmende Reise von New York nach San Francisco oder umgekehrt ohne alle Unterbrechung zurückzulegen, was jetzt sogar zarte Damen ohne alle Schwierigkeit vollbringen.

Bereits seit mehreren Jahren haben einige größere westliche Bahnen die lobenswerte Einrichtung getroffen, die nach und nach auch andere Bahngesellschaften eingeführt haben oder einführen werden, Einwanderern die Annehmlichkeiten eines Schlafwagens gegen den geringen Preis von 25 Cents (etwas mehr als eine Mark) für die Nacht zugänglich zu machen. Freilich sind diese Schlafwagen, deren Benützung auf der Santa Fe- und Südpacificbahn frei ist, höchst einfach und nicht viel anders eingerichtet, wie auf den deutschen, französischen und englischen Oceandampfern die Kojen der Zwischendeckreisenden, die sich diese durch Mitbringen von Strohsäcken, Decken u. s. w. erst wohnlich umgestalten müssen.

Hotel- oder Restaurationswagen sind den auf der Santa



Innere Einrichtung eines Emigranten-Schlafwagens auf der Santa Fe Bahn.

Fe- und Südpacificbahn fahrenden Zügen nicht regelmäßig beigegeben. Es hat sich nämlich gezeigt, daß, wenn Jemand ununterbrochen mehrere Tage fortreist, er froh ist, dreimal täglich je auf fünfundzwanzig oder dreißig Minuten den Zug verlassen und bei dieser Gelegenheit seine Mahlzeiten in Speisestationen (Eating-houses) einnehmen zu können, die jetzt längs der ganzen Linie in geeigneten Zwischenräumen erbaut sind. In diesen Speisestationen finden wir sehr schöne, hohe, luftige Speisesäle, die Abends geradezu glänzend erleuchtet werden. Die Möbel sind elegant, das Geschirr geschmackvoll; ja einige Säle sind sogar mit wertvollen und interessanten naturhistorischen Gegenständen mancherlei Art geschmückt, wie Hörnern, Geweihen, Fellen, reichen Silber- und Golderzen und verschiedenen Mineralien, oder an den Wänden hängen große, vortrefflich gelungene Photo-

graphien hervorragender Landschaften. Gar manche Gasthöfe ersten Ranges in mittleren deutschen Städten haben kaum so schöne Speisesäle, wie sie gegenwärtig mit wenigen Ausnahmen längs der Santa Fe- und Südpacificbahn anzutreffen sind.

Das Essen in diesen Speisestationen ist gut und reichlich, aber nicht gerade billig; denn einschließlich beliebiger Mengen von Thee und Kaffee kostet jede Mahlzeit, gleichviel ob Frühstück, Mittag- oder Abendessen einen Dollar = 4 Mark 25 Pf. Die Santa Fe Bahn hat die Verpflegung ihrer zahlreichen Reisenden längs der auf ihrer Linie befindlichen Speisestationen in die Hände eines Generalunternehmers (Caterer) Namens Fred. Harvey gelegt.

Die Lokomotiven sind, wie überhaupt auf allen westlichen Bahnen, wahre Prachtwerke der Technik; sie sind ungleich größer als die bei uns gebräuchlichen. An jeder dieser riesigen Maschinen ist vorn eine aus dicken Holz- (nicht Eisen-) Stäben bestehende Vorrichtung angebracht, eine Art von Rechen, der etwa aussieht, wie die ausgespreizten Finger beider Hände, wenn man sie an den Fingerspitzen zusammenlegt, aber gegen den Ballen zu auseinanderhält. Dieser Rechen, „cow-catcher", d. i. der Kuhfänger genannt, der stets schwarz angestrichen ist, aber nicht rot, wie man dies vielfach auf kolorierten Bildern findet, beseitigt nicht zu schwere, auf den Schienen oder dem Bahnkörper liegende Gegenstände oft mit überraschender Leichtigkeit und trägt wesentlich zur Sicherheit des Zuges bei. Die Erfindung des überaus praktischen Kuhfängers verdankt man R. L. Stevens aus New Jersey.

Für den Maschinenführer ist nach Möglichkeit gesorgt; eine Art von Glaspavillon, der sehr deutlich auf dem Bilde zu erkennen ist, schützt ihn wirksam vor Sonnenstrahlen und scharfer Zugluft oder sonstigen Unbilden des Wetters.

Was nun die Baubeschaffenheit der Santa Fe- und Südpacificbahn und die Sicherheit auf ihr betrifft, so ist sie so gut, beziehungsweise so groß, wie auf irgend einer der älteren östlichen Bahnen; sie ward zwar rasch gebaut, aber keineswegs mit jener Schnelligkeit, wie die ältere Pacificbahn; die bei



Kuhfänger. Schutzdach.

Lokomotive auf Holzgerüst (trestle-work).

dem Bau der letzteren gemachten Erfahrungen trugen wesentlich dazu bei, die von dem Terrain hie und da gebotenen Schwierigkeiten zu überwinden.

Diese große Linie wird mit aller Aufmerksamkeit und gewissenhafter Sorgfalt befahren. Einen Unfall ernstlicher Art hat die Santa Fe Bahn seit ihrem Bestehen bis jetzt nicht zu

beklagen, leider jedoch die Südpacificbahn, wofür sie jedoch Niemand verantwortlich machen kann. Denn im Moment, als sich am 19. Januar 1883 der Zug von dem SS. 328—29 geschilderten Tehachapi Summit gegen Los Angeles zu in Bewegung zu setzen begann, durchschnitten einige Schufte die Schläuche, die zur Benützung der Westinghouse'schen Luftdruckbremsen benötigt werden. Die Folge war, daß der Zug mit rasender Schnelligkeit dahinsauste und daß mehrere Wagen entgleisten, wodurch 21 Personen das Leben einbüßten.

Wie bereits erwähnt, hatte die Santa Fe- und Südpacificbahn von Indianern bis jetzt nichts zu leiden gehabt; ob sie aber auch später von Indianerüberfällen verschont bleiben wird, was ich von ganzem Herzen wünsche, kann erst die Zukunft lehren.

Überhaupt ist die Sicherheit auf den amerikanischen Bahnen entschieden weit größer, als im Allgemeinen angenommen wird; mir selbst ist während all meiner Reisen und Fahrten in Nordamerika, die ich — nach deutschen Anschauungen wenigstens — ohne Unbescheidenheit als große bezeichnen kann, niemals der geringste Unfall irgend einer Art zugestoßen. Aus Angaben des amerikanischen Fachblattes „Railway Age" („Eisenbahn-Zeitalter") ergibt sich, daß von den 270 Millionen Eisenbahnreisenden, die im Jahre 1880 auf den Bahnen der Vereinigten Staaten fuhren, nur 61 anders als durch eigene Schuld getötet wurden, also nur einer auf 4,419,000. Von 419,000 Bahnangestellten kamen jedoch im genannten Jahre 260 um, also je einer auf 1611. Beschädigt wurde je ein Reisender auf 814,421 und je ein Angestellter auf 417. Durch eigene Schuld verunglückten tödlich je einer auf 3,288,000 Reisende und je einer auf 1,266,000 nicht tödlich. Dies zeigt, daß die Gefahr des Eisenbahnreisens für vorsichtige Leute geringer

ist, als die jeder anderen Art von Beförderung, daß jedoch für Bahnangestellte die Lebensgefahr außerordentlich groß ist.

Übrigens kann sich Jedermann vor Antritt einer Reise gegen Unfälle irgend einer Art, die ihm allenfalls dabei zustoßen könnten, versichern. Wie ich aus eigener Erfahrung weiß, läßt sich dies ohne viele Förmlichkeiten und Schreibereien, gegen Zahlung einer unbedeutenden Prämie, für einen kürzeren oder längeren Zeitraum nicht nur bei der „Travelers' Insurance Company of Hartford, Conn.", bewerkstelligen, einer anerkannt soliden und leistungsfähigen Gesellschaft, die in New York und vielen anderen größeren Städten ihre Agenten hat und allen ihren Verpflichtungen in kulantester Weise nachkommt, sondern auch noch bei manchen anderen amerikanischen Gesellschaften.

Einmal war ich während meiner Reisen in Nordamerika in der Lage, einen Eisenbahnunfall zu verhüten, der sich aller Wahrscheinlichkeit nach ohne mein Dazwischentreten ereignet hätte. Als ich am 21. April 1880 von Elmira auf der New York, Lake Erie & Western Railroad nach Buffalo fuhr, hatte unser Zug auf der im Staate New York gelegenen Station Hornellsville, wo wir um zwölf Uhr Mittags eintrafen, vorschriftsmäßig einen Aufenthalt von nahezu zwei Stunden, der übrigens diesmal ausnahmsweise Niemanden lästig wurde, da es hier gar manches Unerwartete und Interessante zu sehen gab. Unmittelbar vor uns war nämlich ein großer Zug mit Einwanderern eingetroffen, die ihrer Nationalität nach fast ausschließlich Schweden und Norweger waren. Diese Leute, die von New York bis hieher mittelst eines Extrazuges befördert worden waren, hatten hier den gewöhnlichen Zug zu besteigen; auch ihr vieles und schweres Gepäck, das nicht bloß aus Kisten und Koffern, sondern auch aus Säcken und Bettzeug und mancherlei Hausrat (darunter gar vielem für Amerika

völlig unbrauchbaren), überdies sogar etlichen nutzlosen landwirtschaftlichen Utensilien bestand, mußte umgeladen werden. Mit welcher Schnelligkeit dies von wenigen, aber äußerst gewandten Eisenbahnpackträgern mittelst sehr sinnreich konstruierter Schubkarren bewerkstelligt wurde, war geradezu Staunen erregend; in weniger als drei viertel Stunden waren vier große, schwere Gepäckwagen bis oben auf beladen. Jetzt wurden die Personenwagen herangeschoben, und es war mir von Interesse zu sehen, in welcher Art und Weise sie mit den Gepäckwagen verkuppelt werden. Eine mächtige, in der Mitte mit einem großen runden Einschnitte versehene Eisenzunge schiebt sich in zwei mit entsprechend großen Einschnitten versehene Eisenplatten hinein; die Verkuppelung wird nun in der Weise bewerkstelligt, daß ein gegen 25 Centimeter langer, sehr starker eiserner Bolzen (englisch „pin“ genannt) durch alle diese Einschnitte hindurch gesteckt wird; natürlich ist er mit einem dicken, am oberen Ende angebrachten Ringe versehen.

Wie nun der Bolzen herbeigebracht wird, gewahre ich zu meinem Erstaunen, daß er ganz krumm und überdies teilweise geborsten ist. Nur dadurch konnte ihn der Mann überhaupt in die Einschnitte hineinzwängen, daß er ihm mit einem schweren Hammer einige kräftige Schläge versetzte. Daß dieses schadhafte, verrostete Stück Eisen nicht halten könne und entzwei brechen müsse, falls die Lokomotive mit einem scharfen Ruck anzog, war mir außer allem Zweifel. Wenn nun dies etwa gar in der Nähe der 48 Km von Hornellsville entfernten Station Portage geschah, wo wir die prachtvolle, vom Genesseeflusse (sprich Dscheneſſi mit scharfer Betonung des i) durchzogene, durch Wasserfälle und Stromschnellen verschönerte Scenerie auf einer eisernen Brücke überschreiten, die 800 Fuß lang und 234 Fuß hoch über dem Wasserspiegel erbaut ist,

dann war das Eintreten eines gräßlichen Unglücks unausbleiblich.

Als ich nun dem Arbeiter Vorstellungen wegen des Bolzens machte, sagte er ganz ruhig und gelassen: „I guess“, zu deutsch, ich vermute oder denke, „er wird schon noch halten“. Da ich nicht einsah, warum durch die sträfliche Nachlässigkeit und bodenlose Gedankenlosigkeit eines Eisenbahnarbeiters das Leben von Hunderten von Menschen gefährdet sein sollte, suchte ich den Kondukteur auf, gab mich für einen deutschen Eisenbahningenieur aus, erzählte ihm, was ich soeben gesehen hatte, und erklärte kategorisch, daß ich den Zug nicht besteigen und auch alle anderen Reisenden, mit denen ich mich mit Leichtigkeit verständigen könnte, vom Mitfahren abhalten würde, falls nicht der schadhafte Bolzen beseitigt und durch einen tauglichen ersetzt würde.

Dieses energische Auftreten verfehlte nicht seine Wirkung; der Bolzen wurde in meiner Gegenwart herausgenommen und durch einen ganz neuen ersetzt, deren sofort ein volles Dutzend zur Stelle war. Sonderbar genug wurde meinem Wunsche, den unbrauchbaren Bolzen mitnehmen zu dürfen, ohne Weiteres Folge geleistet, und da ich nun das corpus delicti zu Hause habe (in Gießen), so kann ich, falls es verlangt werden sollte, den unwiderleglichen Beweis für die Richtigkeit meiner obigen Darstellung liefern.

Daß der Mann, der den schadhaften Bolzen einschob, für seine strafbare Nachlässigkeit einen tüchtigen Verweis bekommen hätte, oder, wie sich dies eigentlich gebührt hätte, auf der Stelle entlassen worden wäre, — davon ist mir nichts bekannt.

* * *

Nach Henry V. Poor's im August 1883 erschienenen „Manual of the Railroads of the United States" hatten die nordamerikanischen Staaten zu Ende des Jahres 1882 im Ganzen 107,158 Meilen = 172,452 Km Eisenbahnen im Betriebe. Die Gesamtzahl der im genannten Jahre auf ihnen beförderten Reisenden betrug 289,190,783, eine Zahl, die beinahe das Sechsfache der Zahl der Bevölkerung ausmacht.

Deutlicher noch als diese Daten, dürften die folgenden, für Manchen wohl überraschenden Mitteilungen zeigen, welch ungeheuere, in Deutschland im Allgemeinen bis jetzt nicht bekannte Ausdehnung nunmehr die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika gewonnen haben.

Wer von dem im östlichsten Nordamerika dicht an der Grenze Neu Braunschweig's im Staate Maine gelegenen Orte Vanceboro nach San Francisco reisen will, kann jetzt eine sehr interessante Rundreise unternehmen. Denn er kann sich nach San Francisco einerseits auf dem nächsten Wege über Portland, Ogdensburg und Buffalo nach Chicago begeben und von da die alte Pacificbahn über Omaha und Ogden benützen, andererseits aber zur Heimkehr nach seiner Wahl zwei Wege einschlagen, nämlich den einen kürzeren, mit der Santa Fe- und Südpacificbahn*) über Kansas City nach New York und von da über Boston und Portland nach Vanceboro, und einen anderen längeren, indem er mit der Südpacificbahn nach New Orleans reist und von da über Montgomery und Richmond nach New York.

Betrachten wir nun genauer diese Rundreise!

---

*) Von den an der Südpacificbahn gelegenen Needles kann er auch mit der Atlantic & Pacificbahn über Albuquerque nach Kansas City fahren; siehe S. 15.

I. Von Vanceboro in Maine nach San Francisco in Californien.

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
Vanceboro — Portland	251	403.9	Bangor und Augusta	Maine Central
Portland — Lunenburg	114	183.5	Fryeburg und Fabians	Portland & Ogdensburg
Lunenburg — Sheldon	104	167.4	West Concord und Morrisville	St. Johnsbury & Lake Champlain
Sheldon — St. Albans	10	16.1	Sheldon Spring und Green's Corners	Missisquoi
St. Albans — Rouse's Point	24	38.6	Swanton und Alburgh	Central Vermont; Western Div.
Rouse's Point — Ogdensburg	118	189.9	Malone und Norwood	Ogdensburg & Lake Champlain
Ogdensburg — Richland	100	160.9	Renſſelaer Falls und Watertown	Rome, Watertown & Ogdensburg
Richland — Syracuse	42	67.6	Pulaski und Central Square	desgl.; Syracuse Division
Syracuse — Buffalo	150	241.4	Rochester und Batavia	New York Central & Hudson River
Buffalo — Chicago	540	869.0	Cleveland und Toledo	Lake Shore & Michigan Southern
Chicago — Omaha	490	788.6	Elgin und Cedar Rapids	Chicago, Milwaukie & St. Paul
Omaha — Ogden	1033	1662.4	Cheyenne und Rawlings	Union Pacific
Ogden — San Francisco	833	1340.6	Elko und Sacramento	Central Pacific
Summa:	3809	6129.9		

II. Von San Francisco in Californien nach Vanceboro in Maine.

A. Auf der Santa Fe- und Südpacificbahn über Kansas City.

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
San Francisco — Deming	1198	1928.0	Mohave und Tucson	Südpacific
Deming — Kansas City	1149	1849.1	Albuquerque und Trinidad	Santa Fe
Kansas City — New York	1342	2159.7	Indianapolis und Pittsburg	Verschiedene Bahnen
New York — Boston	234	376.6	Stamford und Hartford	New York, New Haven & Hartford
Boston — Portland	116	186.7	Reading und North Berwick	Boston & Maine
Portland — Vanceboro	251	403.9	Augusta und Bangor	Maine Central
Summa:	4290	6904.0		

B. Auf der Südpacificbahn über New Orleans.

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Zu benützende Eisenbahnen
San Francisco — New Orleans	2495	4015.3	Deming und El Paso	Südpacific
New Orleans — New York	1389	2235.3	Montgomery und Richmond	Verschiedene Bahnen; siehe S. 16
New York — Boston	234	376.6	Stamford und Hartford	New York, New Haven & Hartford
Boston — Portland	116	186.7	Reading und North Berwick	Boston & Maine
Portland — Vanceboro	251	403.9	Augusta und Bangor	Maine Central
Summa:	4485	7217.8		

Diese Tabellen ergeben:

A.

Siehe S. 354	3809	Meilen	= 6129.9	Km	für Hinreise
Siehe II. A. auf S. 355	4290	„	= 6904.0	„	für Rückreise über Kansas City.
Summa:	8099	„	= 13,033.9	„	hin und her.

B.

Siehe S. 354	3809	Meilen	= 6129.9	Km	für Hinreise.
Siehe II. B. auf S. 355	4485	„	= 7217.8	„	für Rückreise über New Orleans.
Summa:	8294	„	= 13,347.7	„	hin und her.

Zur Zurücklegung der Rundreise B sind achtzehn Tage und achtzehn Nächte ununterbrochener Eisenbahnfahrt nötig, wobei etwa zehn- bis elfmal die Wagen gewechselt werden.

Eine solche achtzehntägige Reise würde meiner Berechnung nach, die keineswegs auf bloßer Schätzung beruht, sondern sich auf eine genaue Kenntnis der Preise stützt, unter vernünftiger Ausnützung der von den Bahnen gebotenen Annehmlichkeiten eine einzelne Person mindestens 2100 Mark kosten, also etwa durchschnittlich 118 Mark jeden Tag; doch würde ich wahrlich Jenen als Verschwender nicht betrachten, der für diese große Reise 2300, ja selbst 2900 Mark oder durchschnittlich im Tage etwa 140 respektive 160 Mark benötigte. Ob man überhaupt jemals ein „Rundreisebillet" für diese kolossale Eisenbahnfahrt wird bekommen können?

Meines Wissens hat übrigens bis jetzt noch Niemand das immerhin gewagte Experiment unternommen, die genannte 13,347.7 Km lange Reise ohne jegliche Unterbrechung zurückzulegen. Zweifelsohne könnte er es ohne Gefährdung seiner Gesundheit auf den amerikanischen Wagen unter

Benützung der von ihnen gebotenen zahlreichen Annehmlichkeiten ausführen; ob es ihm aber als Reisenden erster Klasse in Eisenbahnwagen unseres Systems bei ihren zur Zeit vorhandenen Einrichtungen auch ohne Nachteil für seine Gesundheit glücken möchte, dürfte wohl Jeder bezweifeln, der auf europäischen Bahnen größere Touren ohne Unterbrechung zurückgelegt hat. Übrigens wird in dieser Hinsicht auch in Europa eine Änderung eintreten, wenn nämlich die daselbst jüngst in's Leben gerufenen „Blitzzüge“ allgemeiner eingeführt werden.

Später, und zwar aller Wahrscheinlichkeit nach in wenigen Jahren, wenn die Eisenbahn zwischen Portland in Oregon und San Francisco über Eugene City, Roseburg, Redding und Sacramento vollendet sein wird — es fehlen gegenwärtig noch etwa 246 Meilen = 396 Km, — kann ein Reisender von Vanceboro mit der Nordpacificbahn über Portland nach San Francisco reisen und von da mit der Südpacificbahn über New Orleans, New York und Boston wieder zurück; diese Entfernung würde die ungeheuere Strecke von 14,512.8 Km betragen, nämlich:

Routen	Entfernung Meilen	Entfernung Km	Über	Bemerkungen
Vanceboro — Chicago	1453	2338.8	Sheldon, Ogdensburg und Buffalo	Siehe Tabelle I. S. 354
Chicago — Portland	2348	3778.7	St. Paul, Livingston und Missoula River	Siehe Tabelle S. 9
Portland — San Francisco	732	1178.0	Eugene City, Roseburg u. Sacramento	Die Bahn ist noch nicht ganz fertig
San Francisco — Vanceboro	4485	7217.8	New Orleans, New York und Boston	Siehe Tabelle B. S. 355
Summa:	9018	14,512.8		

Der Vollständigkeit halber muß noch erwähnt werden, daß die Vorkehrungen, die bis jetzt auf manchen Bahnen der

östlichen Staaten zur Bequemlichkeit der Reisenden getroffen sind, zuweilen noch weit hinter jenen zurückstehen, denen wir auf unseren Reisen im fernen Westen begegnen. Überhaupt muß ich bemerken, daß ich im Frühling und Sommer 1880 in den östlichen Staaten der Union die Eisenbahneinrichtungen genau ebenso wie vor elf resp. zwölf Jahren wieder vorgefunden habe; es war hier in dieser Hinsicht eigentlich Alles beim Alten geblieben, wogegen ich im fernen Westen vielfachen Änderungen, praktischen Neuerungen und großen Verbesserungen begegnete.

Fünfter Abschnitt.

Anhang.

XIX.

Die Eisenbahnstationen zwischen New York und San Francisco
auf der
Santa Fe- und Südpacificbahn.

A.

Die hauptsächlichsten Stationen zwischen New York und Kansas City
über
Harrisburg, Pittsburg, Columbus, Indianapolis, Terre Haute und St. Louis.

Name der Stationen	Entfernung von New York Meilen	Km	Name der Stationen	Entfernung von New York Meilen	Km
New York: Fuß von			Lancaster	158	254.3
Liberty Straße . .	—	—	Harrisburg	195	313.8
			Marysville	203	326.7
Im Staate New Jersey.			Lewistown.	256	412.0
Newark	9	14.5	Mount Union . . .	281	452.2
Elisabeth	15	24.1	Tyrone	313	503.7
Trenton.	57	91.7	Altoona.	327	526.3
			Cresson	342	550.4
Im Staate Pennsylvanien.			New Florence . . .	379	607.9
			Latrobe	403	648.6
Bristol	67	108.8	Irwin	422	679.1
West Philadelphia .	90	144.8	Brinton.	432	695.2
Frazer	111	178.6	Pittsburg *)	444	714.5
Coatesville.	128	206.0	Mansfield	452	727.4

*) Vergleiche die Anmerkung auf S. 9.

Name der Stationen	Entfernung von New York		Name der Stationen	Entfernung von New York	
	Meilen	Km		Meilen	Km
Im Staate Ohio.					
Steubenville	487	783.7	Clayton	845	1349.9
Cadiz Junction . .	512	824.0	Greencastle.	863	1388.8
Ulrichsville	537	864.2	Knightsville	879	1414.6
Dresden Junction .	582	936.6	Terre Haute	898	1445.2
Newark	604	972.0			
Columbus	637	1025.0	**Im Staate Illinois.**		
Milford Centre. . .	665	1070.2			
Urbana	684	1100.8	Marshall	915	1472.5
Piqua	710	1142.6	Greenup.	942	1516.0
Greenville	731	1176.4	Effingham	965	1554.6
			Vandalia	996	1602.9
Im Staate Indiana.			Highland	1033	1662.4
Richmond	757	1218.3			
Cambridge City . .	772	1244.0	**Im Staate Missouri.**		
Charlottsville . . .	796	1281.0			
Indianapolis . . .	825	1327.7	St. Louis	1065	1713.9

Von St. Louis nach Kansas City führen durch den Staat Missouri hindurch zwei Bahnen: die eine, nämlich die Wabash, St. Louis & Pacific in einer Länge von 277 Meilen = 445.8 Km längs der linken oder nördlichen Seite des Missouri, die andere, die Missouri Pacific, in einer Länge von 282 Meilen = 453.8 Km längs der rechten oder südlichen Seite des Missouri. Ich führe die beiden nahezu gleich langen Linien hier auf, von denen jedoch keine dicht dem Laufe des Missouriflusses folgt, sondern sich wiederholt 70, ja sogar 80 Km südlich oder nördlich von ihm entfernt.

Von St. Louis nach Kansas City.

1. Die hauptsächlichsten Stationen auf der Wabash, St. Louis & Pacificbahn. Name der Stationen	Entfernung von New York Meilen	Km	2. Die hauptsächlichsten Stationen auf der Missouri Pacificbahn. Name der Stationen	Entfernung von New York Meilen	Km
St. Louis	1065	1713.9	St. Louis	1065	1713.9
St. Charles	1088	1746.1	St. Paul	1089	1752.5
Jonesburg	1135	1826.6	Pacific	1102	1773.5
Montgomery	1149	1849.1	Newport	1127	1813.7
Mexico	1175	1890.9	Morrison	1158	1863.6
Centralia	1189	1913.5	Jefferson City	1190	1915.1
Moberly	1213	1952.1	Centretown	1205	1939.2
Salisbury	1234	1985.9	Tipton	1228	1976.2
Brunswick	1252	2014.8	Sedalia	1254	2018.1
Miami	1262	2030.9	Holden	1297	2086.8
Lexington Junction	1300	2092.1	Pleasant Hill	1314	2114.5
Missouri City	1320	2124.3	Kansas City	1347	2167.8
Kansas City	1342	2159.7			

Der Vollständigkeit halber füge ich noch bei, daß von Indianapolis ein Schienenweg mit Vermeidung von St. Louis nach Kansas City führt, der nur 11.3 Meilen = 18.2 Km länger ist, als die Route von Indianapolis über St. Louis und von da mit der Wabash Bahn nach Kansas City.

Von Indianapolis nach Kansas City.

Name der Stationen	Entfernung von New York Meilen	Km	Name der Stationen	Entfernung von New York Meilen	Km
Indianapolis	825.0	1327.7	Jacksonville	1080.2	1738.4
Crawfordsville	868.1	1397.1	Roodhouse	1101.1	1772.0
Covington	879.2	1414.9	Louisiana	1139.2	1883.3
Danville	910.5	1472.5	Mexico	1190.1	1915.3
Urbana	914.5	1479.0	Higbee	1225.8	1972.7
Champaign	943.4	1518.2	Glasgow	1246.1	2005.4
Farmer City	966.5	1555.4	Higginsville	1298.0	2088.9
Bloomington	991.0	1594.8	Bates City	1319.9	2124.2
Ashland	1064.6	1713.3	Kansas City	1353.3	2177.9

B.

Die Stationen
der
Atchison, Topeka & Santa Fe Bahn in Kansas.

1. Zwischen Kansas City und Topeka.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Entfernung von Kansas City Km	Entfernung von New York Meilen	Entfernung von New York Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Kansas City[1] . . .	—	—	1342.0	2159.7	765	49—62
Argentine	4.0	6.4	1346.0	2166.1		66
Turner	7.1	11.4	1349.1	2171.1		66
Waseca Junction[2] .	13.0	20.9	1355.0	2180.6		
Choteau	15.0	24.1	1357.0	2183.8		66
Wilder	17.3	27.8	1359.3	2187.5		66
Cedar Junction[3] . .	23.3	37.5	1365.3	2197.2		66
De Soto	24.7	39.8	1366.7	2199.5		66
Eudora	32.7	52.6	1374.7	2212.3		66
Lawrence Junction .	39.8	64.1	1381.8	2223.8	840	66—69
Lawrence[4]	40.5	65.2	1382.5	2224.9		70
Lake View	46.4	74.7	1388.4	2234.4		70
Lecompton	51.1	82.2	1393.1	2241.9	861	70
Glendale	54.4	87.6	1396.4	2247.3		70
Spencer	58.9	94.8	1400.9	2254.5		70
Tecumseh	62.1	99.9	1404.1	2259.6	874	70
Topeka[5]	66.6	107.2	1408.6	2266.9	904	70—76

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Kansas City.** Die hier vorhandenen Bahnen siehe S. 56.

[2] **Waseca Junction.** Hier kreuzt sich die Santa Fe Bahn mit der Kansas City, Lawrence & Southern Kansas Bahn, die von Kansas City in einer Ausdehnung von 487.6 Km über Cherryvale und Wellington nach Harper fährt.

[3] **Cedar Junction.** Eine über Stanley nach Pleasant Hill führende, 70.8 Km lange Zweigbahn.

[4] **Lawrence.** Dahin führt auch von Kansas City die Union Pacificbahn (Kansas Division) in einer Länge von 61.2 Km. Auch mündet hier die unter [2] aufgeführte Kansas City, Lawrence & Southern Kansas Bahn ein. Ferner geht von Lawrence aus die 51.5 Km lange (über Sigel und Richland führende) Carbondale Branch der Union Pacificbahn (Kansas Division).

[5] **Topeka.** Zweigbahn über Oskaloosa nach Leavenworth, 90.1 Km lang; auch die Union Pacificbahn (Kansas Division) führt von Kansas City nach Topeka in einer Länge von 107.8 Km.

2. Zwischen Atchison und Topeka.

Name der Stationen	Entfernung von Atchison		Höhe	Siehe SS.
	Meilen	Km	Fuß	
Atchison [1]	—	—	803	
Parnell	6.3	10.1	1076	
Cummings	10.7	17.2	1015	
Nortonville	16.8	27.0	1190	
Nicholls	20.3	32.7		
Valley Falls [2]	26.0	41.9	939	
Rock Creek	34.8	56.0		
Meriden	39.3	63.2	995	
North Topeka	49.5	79.7	904	
Topeka [3]	50.5	81.3	904	70—76

Es beträgt demnach die Entfernung von Atchison nach Topeka 16.1 Meilen = 25.9 Km weniger, als von Kansas City nach Topeka (siehe S. 364).

Eisenbahn- und Postwagenanschlüsse u. s. w.

[1] **Atchison.** Hier münden und gehen ab folgende Bahnen: Atchison, Topeka & Santa Fe, Burlington & Missouri

River Railroad in Nebraska; Chicago, Rock Island & Pacific; Hannibal & St. Joseph; Kansas City, St. Joseph & Council Bluffs; Missouri Pacific.

[2] **Valley Falls.** Die Union Pacificbahn (Kansas Central Division) führt einerseits nach Leavenworth (57.1 Km), andererseits nach Miltonvale (214.9 Km) von Valley Falls.

[3] **Topeka.** Siehe [5] auf S. 365.

3. Zwischen Topeka und Florence.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City		Entfernung von New York		Höhe	Siehe SS.
	Meilen	Km	Meilen	Km	Fuß	
Topeka[1]	66.6	107.2	1408.6	2266.9		70—76
Pauline	73.4	118.1	1415.4	2277.8		83
Wakarusa	78.8	126.8	1420.8	2286.5	930	83
Carbondale	83.8	134.9	1425.8	2294.6	1081	83
Scranton	87.7	141.2	1429.7	2300.9		83
Burlingame[2]. . . .	93.0	149.7	1435.0	2309.4	1050	83
Peterton	98.2	158.0	1440.2	2317.7		83
Osage City[3]	101.1	162.7	1443.1	2322.4	1082	83
Barclay	106.5	171.4	1448.5	2331.1		83
Reading.	112.7	181.4	1454.7	2341.1	1074	83
Horton	120.8	194.4	1462.8	2354.1	1204	
Emporia Junction[4].	127.1	204.5	1469.1	2364.2	1161	
Emporia	127.9	205.8	1469.9	2365.5	1161	83
Phillipps	134.4	216.3	1476.4	2376.0		83
Plymouth	137.2	220.8	1479.2	2380.5		83
Safford	139.5	224.5	1481.5	2384.2		83
Ellinor	142.3	229.0	1484.3	2388.7		83
Strong City[5] . . .	147.7	237.7	1489.7	2397.4	1183	84
Elmdale.	154.4	248.5	1496.4	2408.2		83
Crawford	161.7	260.2	1503.7	2419.9		83
Cedar Grove. . . .	166.6	268.1	1508.6	2427.8		83
Florence[6]	172.8	278.1	1514.8	2437.8	1277	83—86

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Topeka.** Siehe [5] auf S. 365.

[2] **Burlingame.** Zweiglinie der Santa Fe Bahn (Manhattan, Alma & Burlingame Railway) über Alma nach Manhattan (90.1 Km). — Burlingame hieß ursprünglich Eureka.

[3] **Osage City,** Hauptstadt des gleichnamigen Kreises. Postkutschen nach Lyndon (Fahrgeld 50 Cents) und Ottawa.

[4] **Emporia Junction.** Zweigbahn über Eureka nach Howard, 120.7 Km lang, und Verbindung mit der Missouri Pacificbahn nach Parsons (141.3 Km) und Junction City (101.4 Km).

[5] **Strong City.** Tägliche Postkutschen nach Cottonwood Falls (2½ Km), der Hauptstadt des Chase Kreises. — Strong City hieß früher Cottonwood.

[6] **Florence.** Zweigbahn über Woodard nach Douglas, 86.9 Km lang, und über Mc Pherson nach Ellinwood, 157.7 Km lang.

4. Zwischen Florence und Dodge City.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Kansas City Km	New York Meilen	New York Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Florence[1]	172.8	278.1	1514.8	2437.8	1277	83—86
Horners	179.8	289.4	1521.8	2449.1		
Peabody	184.4	296.8	1526.4	2456.5	1256	91
Walton	194.3	312.7	1536.3	2472.4	1432	
Newton[2]	201.1	323.6	1543.1	2483.8	1433	91—94
Halstead Junction .	210.2	338.3	1552.2	2498.0	1320	
Halstead[3]	210.7	339.1	1552.7	2498.8		95
Burrton	219.9	353.9	1561.9	2513.6	1410	95
Kent	227.3	365.8	1569.3	2525.5		95
Hutchinson[4]	234.1	376.7	1576.1	2536.4	1482	98

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Km	New York Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Salem	239.1	384.8	1581.1	2544.5		
Nickerson	245.1	399.4	1587.1	2559.1		
Sterling[5]	252.8	406.8	1594.8	2566.5	1494	
Alden.	258.9	416.7	1600.9	2576.4		
Raymond	265.1	426.6	1607.1	2586.3	1679	
Ellinwood[6]	275.6	443.5	1617.6	2603.2	1738	117
Great Bend[7] . . .	285.7	459.8	1627.1	2619.5	1859	118
Dundee	293.3	472.0	1635.3	2631.7		
Pawnee Rock. . . .	299.1	481.3	1641.1	2641.0	1986	
Larned[8].	308.0	495.7	1650.0	2655.4	2018	118
Garfield.	318.8	513.1	1660.8	2672.8		118
Nettleton	325.5	523.8	1667.5	2683.5		
Kinsley[9]	332.6	535.3	1674.6	2695.0	2207	
Offerle	340.7	548.3	1682.7	2708.0		118
Bellefont	346.5	557.6	1688.5	2717.3		
Speareville[10]. . . .	352.2	566.8	1694.2	2726.5	2478	118
Ridgway	360.9	580.8	1702.9	2740.5		
Dodge City[11] . . .	368.6	593.2	1710.6	2752.9	2499	118—27

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Florence.** Siehe [6] auf S. 367.

[2] **Newton.** Verschiedene Zweigbahnen; siehe S. 94. — Von Wichita, das 43.5 Km von Newton entfernt liegt, wird über Kingman eine direkte Bahn nach Dodge City gebaut.

[3] **Halstead.** Vereinigung mit der St. Louis & San Francisco Bahn; siehe SS. 12 und 94.

[4] **Hutchinson.** Postkutschen nach Kingman, Haven, Mt. Hope, Arlington, Langdon und Medicine Lodge.

[5] **Sterling.** Postkutsche dreimal wöchentlich nach Stafford.

[6] **Ellinwood.** Zweigbahn nach Mc Pherson, 82.1 Km lang. Auch Postkutschen wöchentlich zweimal nach Sandago,

Deanville, Rattlesnake, Stafford, Glen Sharrald, Green Valley, Hollywood, Ashmead und Ellsworth.

7 **Great Bend.** Wöchentlich dreimal Postkutschen nach Russel (über Millard); täglich Postkutschen nach Ruß Centre, Belfield, Olney, La Crosse und verschiedenen in den Kreisen Neß und Lane gelegenen Orten; täglich ferner Postkutschen nach St. John und verschiedenen in den Kreisen Pratt und Barber befindlichen Plätzen.

8 **Larned.** Postkutschen nach Juka, Saratoga, La Crosse, Hays City, Brown's Grove, Hodgeman, Ash Valley, Antone, Harmony und Walnut City.

9 **Kinsley.** Postkutschen nach Medicine Lodge (122.8 Km), Locke, Buckner (77.3 Km), Juka (77.3 Km) und Brown's Grove (32.2 Km).

10 **Speareville.** Postkutschen nach Hodgeman.

11 **Dodge City.** Sechsmal in der Woche Postkutschen nach Fort Supply und Fort Elliott.

5. Zwischen Dodge City und der Grenze von Kansas.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Kansas City Km	New York Meilen	New York Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Dodge City[1]	368.6	593.2	1710.6	2752.9	2499	118—27
Howell	377.6	607.7	1719.6	2767.4		
Cimarron[2]	387.4	623.5	1729.6	2783.2	2655	
Belfast	396.2	637.6	1738.2	2797.3		
Pierceville	406.1	653.5	1748.1	2813.2	2800	
Sidney	411.1	661.6	1753.1	2821.3		
Garden City	418.4	673.3	1760.4	2833.0		136
Sherlock	425.3	684.4	1767.3	2844.1	2925	
Deerfield	433.1	697.0	1775.1	2856.7		
Lakin	440.6	709.1	1782.6	2868.8	3020	136
Hartland	448.6	721.9	1790.6	2881.6		
Aubrey	458.4	737.7	1800.4	2897.4		

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Km	New York Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Carlisle	464.5	747.5	1806.5	2907.2		
Syracuse	470.3	756.9	1812.3	2916.6		
Medway.	477.5	768.5	1819.5	2928.2		
Coolidge[3]	484.3	779.4	1826.3	2939.1	3418	145
State Line (Grenze).	486.7	783.3	1828.7	2943.0		157

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Dodge City.** Siehe [11] auf S. 369.

[2] **Cimarron.** Postkutschen wöchentlich dreimal nach Grinnell (über Mason, Pattenville und Deighton).

[3] **Coolidge** hieß früher Sargent.

C.

Die Stationen

der

Atchison, Topeka & Santa Fe Bahn in Colorado.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Km	New York Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
State Line (Grenze).	486.7	783.3	1828.7	2943.0		157
Holleys	490.9	790.0	1832.9	2949.7		184
Granada	497.5	800.6	1839.5	2960.3	3468	184
Carlton	507.4	816.6	1849.4	2976.3		184
Blackwell	515.3	829.3	1857.3	2989.0		184
Prowers	526.5	847.3	1868.5	3007.0		184
Caddoa	537.3	864.7	1879.3	3024.4		184
Hilton	545.9	878.5	1887.9	3038.2		184
Las Animas	548.0	881.9	1890.0	3041.6	3959	184
West Las Animas .	552.1	888.5	1894.1	3048.2		184

Name der Stationen	Entfernung von				Höhe	Siehe SS.
	Kansas City		New York			
	Meilen	Km	Meilen	Km	Fuß	
Robinson	562.1	904.6	1904.1	3064.3		184
La Junta[1]	571.0	918.9	1913.0	3078.6	4117	203
Benton	579.5	932.6	1921.5	3092.3		204
Timpas	588.4	946.9	1930.4	3106.6		204
Iron Springs . . .	598.9	963.8	1940.9	3123.5		204
Delhi	607.6	977.8	1949.6	3137.5		204
Thatcher.	616.2	991.7	1958.2	3151.4	5468	204
Tyrone	625.3	1006.3	1967.3	3166.0		204
Earle	634.5	1021.1	1976.5	3180.8		204
Hoehne's	642.7	1034.3	1984.7	3194.0		204
Trinidad[2]	652.6	1050.2	1994.6	3209.9	6034	204—5
Starkville	657.9	1058.8	1999.9	3218.5		210
Morley	662.7	1068.9	2004.7	3228.6	6818	210
Wootton	667.7	1074.5	2009.7	3234.2		210
Neu Mexiko State Line	668.1	1075.2	2010.1	3234.9	7688	211

Eisenbahn- und Postwagenanschlüsse u. s. w.

[1] **La Junta.** Zweigbahn über Nepesta nach Pueblo (104.6 Km lang), und von da nach Denver (193.1 Km). — Der Schnellzug der Santa Fe Bahn, der ohne Wagenwechsel von Kansas City über La Junta und Pueblo nach Denver fährt, wird allgemein „The Thunderboldt" (der Donnerkeil) genannt.

[2] **Trinidad.** Wagen (Hacks) nach dem 8 Km entfernten El Moro (wo Anschluß an die Denver & Rio Grande Bahn), und eine Postkutsche nach Boonville.

D.

Die Stationen
der
Atchison, Topeka & Santa Fe Bahn in Neu Mexiko.

1. Von der Grenze Neu Mexiko's bis Santa Fe.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City		Entfernung von New York		Höhe	Siehe SS.
	Meilen	Km	Meilen	Km	Fuß	
Neu Mexiko State Line	668.1	1075.2	2010.1	3234.9	7688	211
Lynn	669.1	1076.8	2011.1	3236.5		214
Lansing	672.1	1081.6	2014.1	3241.3		214
Raton [1]	675.8	1087.6	2017.1	3247.3	6688	214
Dillon	678.8	1092.4	2020.8	3252.1		214
Otero	680.8	1095.6	2022.8	3255.3		214
Maxwell	691.9	1110.9	2033.9	3270.6		214
Dorsey	702.1	1129.9	2044.1	3289.6		214
Dover	709.1	1141.2	2051.1	3300.9		214
Springer [2]	716.0	1152.3	2058.0	3312.0	5839	215
Ocate	726.2	1168.7	2068.2	3328.4		214
Evans	735.7	1184.0	2077.7	3343.7		214
Wagon Mound	741.5	1193.3	2083.5	3353.0	6247	214
Tipton	751.5	1209.4	2093.5	3369.1		214
Shoemaker	758.5	1220.7	2100.5	3380.4		215
Watrous [3]	766.3	1233.2	2108.3	3392.9	6469	215
Onava	775.5	1248.0	2117.5	3407.7		215
Las Vegas [4]	786.3	1265.4	2128.3	3425.1	6452	216—21
Romero	791.0	1273.0	2133.0	3432.7		222
Sulzbacher	799.3	1286.3	2141.3	3446.0		222
Bernal	805.2	1295.8	2147.2	3455.5		222
Pecos	815.4	1312.2	2157.4	3471.9	6092	222
Fulton	823.1	1324.6	2165.1	3484.3		222
Kingman	832.1	1339.1	2174.1	3498.8		222
Levy	836.7	1346.5	2178.7	3506.2		230
Glorieta [5]	841.4	1354.1	2183.4	3513.8	7537	230
Canoncito	846.4	1362.2	2188.4	3521.9		
Manzanares	849.5	1367.1	2191.5	3526.8	6656	230
Lamy	851.2	1369.8	2193.2	3529.6	6531	230
Santa Fe	869.2	1398.8	2211.2	3558.6	7013	231—48

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

1 **Raton.** Postkutschen nach Chico Springs und Madison.

2 **Springer.** Postkutschen nach Vermejo Park, Elisabethtown, Ute Creek, Elkins, Cimarron, Taos und La Cinto.

3 **Watrous.** Postkutschen nach Fort Union und Mora.

4 **Las Vegas.** Postkutschen nach Fort Bascom (201.2 Km), Fort Sumner (201.2 Km), Mora (56.3 Km) und nach Mineral City (32.2 Km); ferner 9.5 Km lange Zweigbahn zum Bad Las Vegas.

5 **Glorieta.** Postkutschen nach Pecos City und Cooper City.

2. Von Santa Fe bis Deming.

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Kansas City Km	New York Meilen	New York Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Santa Fe	869.2	1398.8	2211.2	3558.6	7013	231—48
Lamy	851.2	1369.8	2193.2	3529.6	6531	230
Ortiz	862.7	1388.4	2204.7	3548.1		
Los Cerillos	868.1	1397.1	2210.1	3556.8		
Waldo	872.1	1403.5	2214.1	3563.2		
Rosario	876.4	1410.4	2218.4	3570.1		
Wallace[1]	881.4	1418.5	2223.4	3578.2	5329	249
Elota	888.3	1429.6	2230.3	3589.3		
Algodones	892.7	1436.6	2234.7	3596.3		
Bernalillo[2]	902.1	1458.8	2244.1	3618.5	5104	
Alameda	910.7	1465.6	2252.7	3625.3		
Albuquerque[3]	918.5	1478.1	2260.5	3637.8	5006	250—52
Isleta	927.9	1493.3	2269.9	3653.0	4947	253
Atlantic & Pacific Junction	931.1	1498.4	2273.9	3658.1		251
Los Lunas[4]	938.6	1510.5	2280.6	3670.2	4914	
Belen	948.6	1526.6	2290.6	3686.3	4856	
Sabinal	958.6	1542.7	2300.6	3702.4	4842	
La Joya	969.6	1560.4	2311.6	3720.1		
Alamillo	981.0	1578.7	2323.0	3738.4		
Socorro[5]	993.8	1599.4	2335.8	3759.1	4665	254

Name der Stationen	Entfernung von Kansas City Meilen	Kansas City Km	New York Meilen	New York Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
San Antonio . . .	1007.4	1621.2	2349.4	3780.9		
Arny	1010.4	1626.1	2352.4	3785.8		
Valverde	1014.3	1632.3	2356.3	3792.0		
San Marcial . . .	1021.0	1643.1	2363.0	3802.8		254
Pope	1028.4	1655.0	2370.4	3814.7		
Lava	1037.6	1669.8	2379.6	3829.5		
Crocker	1047.6	1685.9	2389.6	3845.6		
Engle[6]	1059.3	1704.8	2401.3	3864.5		255
Cutter	1067.3	1717.6	2409.3	3877.3		255
Upham	1079.3	1737.0	2421.3	3896.7		255
Grama	1089.7	1753.6	2431.7	3913.3		255
Rincon[7]	1096.6	1766.4	2438.6	3926.1		255
Hatch	1101.0	1771.9	2443.0	3931.6		257
Sellers	1709.9	1786.2	2451.9	3945.9		257
Watson	1117.4	1798.2	2459.4	3957.9		257
Nutt[8]	1121.3	1804.5	2463.3	3964.2		257
Florida	1134.3	1825.5	2476.3	3985.2		257
Coleman	1141.9	1837.6	2483.9	3997.3		257
Deming[9]	1149.0	1849.1	2491.0	4008.3	4334	272–73

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Wallace.** Postkutschen nach San Pedro und Golden.

[2] **Bernalillo.** Postkutschen nach den Jemez heißen Quellen (über San Ysidro und Jemez Pueblo).

[3] **Albuquerque.** Abzweigung der Atlantic & Pacificbahn; siehe SS. 12 und 51.

[4] **Los Lunas.** Postkutschen nach Penalta.

[5] **Socorro.** Postkutschen nach White Oaks, in die Socorro und Magdalena Bergwerke, ferner nach Fort Stanton, Fort Davis, Texas (über San Patricio, Good Bend, Bend's Ranch) und Postkutschen nach Pope's Wells.

[6] **Engle.** Postkutschen nach den westlich von hier in der Black Range gelegenen Orten Robinson, Grafton und Fair Play; siehe S. 255.

[7] **Rincon.** Abzweigung der Santa Fe Bahn nach El Paso del Norte (122.3 Km lang), und von da über Chihuahua nach der Stadt Mexiko; siehe S. 36.

[8] **Nutt.** Postkutschen nach den im Lake Valley und Perche Distrikt gelegenen Orten; siehe S. 257.

[9] **Deming.** Vereinigung der Santa Fe Bahn mit der Südpacificbahn, die von hier einen Strang nach San Francisco entsendet (siehe Kapitel XV und XVII dieses Buches, worin er geschildert ist) und einen anderen über El Paso del Norte und San Antonio nach New Orleans; siehe S. 15. — Von Deming gehen ferner Postkutschen nach der 83.7 Km entfernten Stadt Silver City.

E.

Die Stationen der Südpacificbahn.

1. Zwischen Deming und der Grenze Arizona's.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco		Entfernung von Kansas City*)		Höhe	Siehe SS.
	Meilen	Km	Meilen	Km	Fuß	
Deming[1]	1198.0	1928.0	1149.0	1849.1	4334	272—73
Tunis	1189.6	1914.5	1157.4	1862.6	4488	274
Gage	1178.5	1896.6	1168.5	1880.5		274
Wilna	1168.7	1880.8	1178.3	1896.3		274
Separ	1158.1	1863.8	1188.9	1913.3		274

*) Will man die Entfernung einer Station von New York wissen, so addiere man zu den in der Spalte „Entfernung von Kansas City" angegebenen Meilen die Zahl 1342, zu den Kilometern die Zahl 2159.7.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km	Kansas City Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Lisbon	1149.1	1849.3	1197.9	1927.8		274
Lordsburg[2]	1138.4	1832.0	1208.6	1945.1	4245	274
Pyramid	1134.0	1825.0	1213.0	1952.1		274
Stein's Paß	1117.9	1799.1	1229.1	1978.0		274
Territorial Line . .	1115.1	1794.6	1231.9	1982.5		

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Deming.** Siehe [9] auf S. 375.

[2] **Lordsburg.** Postkutschen nach dem nordwestlich gelegenen, 130 Km entfernten Minenorte Clifton.

2. In Arizona.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km	Kansas City Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Territorial Line . .	1115.1	1794.6	1231.9	1982.5		
San Simon[1] . . .	1104.2	1777.0	1242.8	2000.1		
Bowie	1088.5	1751.7	1258.5	2025.4	3609	
Railroad Paß . . .	1073.1	1727.0	1273.9	2050.1		
Willcox[2]	1063.8	1712.0	1283.2	2065.1	4164	
Cachise	1054.0	1696.2	1293.0	2080.9		
Dragoon Summit .	1044.0	1680.1	1303.0	2097.0		
Ochoa.	1034.6	1665.0	1312.4	2112.1		
Benson[3].	1023.9	1647.8	1323.1	2129.3	3578	282
Mescal	1016.3	1635.7	1330.7	2141.4		
Pantano	1007.0	1620.6	1340.0	2156.5	3536	
Papago	992.6	1597.4	1354.4	2179.7		
Tucson[4].	978.0	1573.9	1369.0	2203.2	2390	284
Rillito	961.0	1546.6	1386.0	2230.5		
Red Rock	946.0	1522.4	1401.0	2254.7		

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km	Kansas City Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Picacho	932	1499.9	1415	2277.2		
Toltec.	923	1485.4	1424	2291.7		
Casa Grande[5] . . .	913	1469.3	1434	2307.8	1396	294
Sweet Water . . .	902	1451.6	1445	2325.5		
Maricopa[6].	887	1427.5	1460	2349.6	1186	294
Montezuma	878	1413.0	1469	2364.1		
Estrella	869	1398.5	1478	2378.6		
Bosque	860	1384.0	1487	2393.1		
Gila Bend.	850	1367.9	1497	2409.2	737	
Painted Rock. . . .	834	1342.2	1513	2434.9		
Sentinel	821	1321.3	1526	2455.8		
Stanwix	816	1313.2	1531	2463.9	556	295
Aztec	806	1297.1	1541	2480.0		
Texas Hill	793	1276.2	1554	2500.9	353	
Tacna	771	1240.8	1576	2536.3		
Adonde	761	1224.7	1586	2552.4		297
Gila City	745	1198.9	1602	2578.2		
Yuma[7]	730.9	1176.4	1616.1	2600.7	140	298—301

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **San Simon.** Postkutschen nach Gayleyville, 35.4 Km entfernt.

[2] **Willcox.** Postkutschen nach Fort Grant (38.6 Km), Camp Thomas (103 Km), San Carlos (159.3 Km) und Globe (212.4 Km).

[3] **Benson.** Erstreckung der Santa Fe Bahn nach dem 566.5 Km entfernten Guaymas (siehe S. 282); ferner Postkutschen nach der 45 Km entfernten, SS. 282—84 geschilderten Silberminenstadt Tombstone.

[4] **Tucson.** Postkutschen nach Fort Lowell (14 Km), San Xavier del Bac (15 Km), Tubac (96 Km), Arivaca (107 Km), Oro Blanca (125 Km) und einigen anderen Orten.

5 **Casa Grande.** Postkutschen nach Florence (40.2 Km) und nach der im Globe Distrikt gelegenen Stadt Silver King (91.7 Km).

6 **Maricopa.** Postkutschen nach Phönix, Wickenburg und Prescott.

7 **Yuma.** Dampfschiffverbindungen siehe S. 301; ferner Postkutschen nach Castle Dome (48.3 Km), Horse Tanks (93.4 Km), Tyson Wells (149.7 Km), Wickenburg (206.0 Km) und Prescott (310.6 Km).

3. In Californien.

a) Zwischen Yuma und Los Angeles.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Entfernung von San Francisco Km	Entfernung von Kansas City*) Meilen	Entfernung von Kansas City*) Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Yuma[1]	730.9	1176.4	1616.1	2600.7	140	298—301
El Rio	725.0	1166.8	1622.0	2610.3		
Pilot Knob	721.5	1161.1	1625.5	2616.0	285	
Ogilby	715.0	1150.7	1632.0	2626.4	355	
Cactus	707.9	1139.2	1639.1	2637.9	396	
Mesquite	694.1	1117.0	1652.9	2660.1	294	
Mammoth Tank . .	683.1	1099.3	1663.1	2677.8	257	
Portuga.	677.0	1089.5	1670.0	2687.6	183	
Flowing Well . . .	671.0	1079.8	1676.0	2697.3	5	
Frink's Spring. . .	653.3	1050.9	1693.7	2726.2	—260	321
Dos Palmas. . . .	642.4	1033.2	1704.6	2743.9	—253	
Walters.	625.0	1005.8	1722.0	2771.3	—195	
Indio.	611.7	984.9	1735.3	2792.2	—20	
Seven Palms . . .	590.9	951.0	1756.1	2826.1	584	
White Water . . .	583.4	938.2	1763.6	2838.9	1126	321
Cabazon.	574.9	925.2	1772.1	2851.9	1779	
Banning	569.0	915.7	1778.0	2861.4	2317	322
San Gorgonio . . .	562.8	905.7	1784.2	2871.4	2560	322

*) Will man die Entfernung einer Station von New York wissen, so addiere man zu den in der Spalte „Entfernung von Kansas City“ angegebenen Meilen die Zahl 1342, zu den Kilometern die Zahl 2159.7.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km	Entfernung von Kansas City Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
El Casco	554.2	891.9	1792.8	2835.2	1874	
Mound City	543.1	874.0	1803.9	2903.1	1055	
Colton [2]	539.7	869.0	1807.3	2908.1	965	322
Cucamonga	524.5	844.1	1822.5	2933.0	952	
Pomona.	515.0	828.8	1831.0	2948.3	856	
Spadra	511.5	823.2	1835.5	2953.9	705	
Puente	501.5	806.1	1845.5	2971.0	323	
Monte	495.3	797.1	1851.7	2980.0	286	
Savanna	493.9	794.9	1853.1	2982.2	296	
San Gabriel. . . .	491.4	790.8	1855.6	2986.3	409	323
Los Angeles [3] . . .	482.2	776.0	1864.8	3001.1	293	322—25

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.

[1] **Yuma.** Siehe [7] auf S. 378.

[2] **Colton.** Postkutsche nach San Bernardino (6.4 Km) und nach Riverside (12.9 Km). — Die California Southern Railroad führt von Colton über Temecula und Encinitas nach dem 197 Km entfernten San Diego.

[3] **Los Angeles.** Bahnverzweigungen nach Santa Ana (54.7 Km), San Pedro (40.2 Km) und nach Santa Monica (39.0 Km).

b) Zwischen Los Angeles und San Francisco.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km	Entfernung von Kansas City Meilen	Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Los Angeles [1] . . .	482.2	776.0	1864.8	3001.1	293	322—25
Sepulveda	473.6	762.2	1873.4	3014.9	461	
San Fernando . . .	461.1	742.1	1885.9	3025.0	1066	
SanFernando Tunnel	455.9	733.7	1891.1	3043.4	1401	326
Newhall [2]	452.3	727.9	1894.7	3049.2	1268	326
Lang	439.3	707.0	1907.7	3070.1	1681	

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	San Francisco Km	Kansas City Meilen	Kansas City Km	Höhe Fuß	Siehe SS.
Ravena	430.8	693.3	1916.2	3083.8	2350	326
Acton	427.1	687.4	1919.9	3089.7	2678	
Alpine	417.4	671.7	1929.6	3105.4	2822	
Lancaster	406.5	654.2	1940.5	3122.9	2350	
Sand Creek	395.5	636.5	1951.5	3140.6	2315	
Gloster	388.3	624.9	1958.7	3152.2	2555	
Mohave [3]	381.7	614.3	1965.3	3162.8	2751	327
Cameron	371.0	597.1	1976.0	3180.0	3787	327
Tehachapi Summit	361.7	582.1	1985.3	3195.0	3964	328
Girard	355.3	571.8	1991.7	3205.3	3301	329
Keene	349.9	563.1	1997.1	3214.0	2705	329
Bealville	341.6	549.8	2005.4	3227.3	1793	
Caliente	336.3	541.2	2010.7	3235.9	1290	328
Pampa	329.0	529.5	2018.0	3247.6	872	330
Sumner	314.0	505.3	2033.0	3271.8	415	330
Lerdo	301.7	485.5	2045.3	3291.6	414	330
Poso	293.7	472.7	2053.3	3304.4	417	330
Delano	281.8	452.7	2065.2	3324.4	313	330
Alila	273.5	440.2	2073.5	3336.9	280	330
Tipton	261.5	420.8	2085.5	3356.3	267	330
Tulare	251.1	404.1	2095.9	3373.0	282	330
Goshen [4]	240.6	387.2	2106.4	3389.9	286	330
Croß Creek	234.8	377.9	2112.2	3399.2	278	331
Kingsburg	226.7	364.8	2120.3	3412.3	300	331
Fowler	216.2	347.9	2130.8	3429.2	308	331
Fresno	206.7	332.7	2140.3	3444.4	292	331
Sycamore	196.8	316.7	2150.2	3460.4	300	331
Borden	187.8	302.2	2159.2	3474.9	274	331
Madera [5]	185.0	297.7	2162.0	3479.4	278	331
Berenda	174.6	281.0	2172.4	3496.1	256	
Minturn	168.0	270.4	2179.0	3506.7	242	
Athlone	161.6	260.1	2185.4	3517.0	209	
Merced [6]	151.7	244.1	2195.3	3533.0	171	336
Atwater	144.3	232.2	2202.7	3544.9	153	336
Arena	140.1	225.5	2206.9	3551.6	145	336
Cressey	137.5	221.3	2209.5	3555.8	136	336

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco		Entfernung von Kansas City		Höhe	Siehe SS.
	Meilen	Km	Meilen	Km	Fuß	
Turlock	127.4	205.0	2219.6	3572.1	106	336
Keyes	122.0	196.3	2225.0	3580.8	97	336
Ceres	118.7	191.0	2228.3	3586.1	93	336
Modesto	114.3	183.9	2232.7	3593.2	91	336
Salida	107.6	173.2	2239.4	3603.9	74	336
Ripon	104.6	168.3	2242.4	3608.8	72	336
Morrano	99.8	160.6	2247.2	3616.5	50	336
Lathrop [7]	94.3	151.8	2252.7	3625.3	26	336
San Joaquin Bridge	90.7	146.0	2256.3	3631.1	Meeresniveau oder wenige Fuß über demselben.	
Banta	86.3	138.9	2260.7	3638.2		
Tracy [8]	83.2	133.9	2263.8	3643.2		336
Bethany	76.6	123.3	2270.4	3653.8		
Byron	67.8	109.1	2279.2	3668.0		336
Brentwood	62.7	100.9	2284.3	3676.2		
Antioch	54.5	87.7	2292.5	3689.4		336
Cornwall	49.9	80.3	2297.1	3696.8		
Bay Point	42.2	67.9	2304.8	3709.2		
Avon	39.1	62.9	2307.9	3714.2		
Martinez [9]	35.6	57.3	2311.4	3719.8		336
Port Costa [10]	32.2	51.8	2314.8	3725.3		336
Valona	29.6	47.6	2317.4	3729.5		
Vallejo Junction	29.0	46.7	2318.0	3730.4		
Tormey	26.8	43.1	2320.2	3734.0		
Pinole	24.0	38.6	2323.0	3738.5		
Sobrante	20.8	33.5	2326.2	3743.6		
San Pablo	17.6	28.3	2329.4	3748.8		336
Barrett	16.1	25.9	2330.9	3751.2		
Stage	13.9	22.4	2331.1	3754.7		
Point Isabel	12.8	20.6	2334.2	3756.5		
Highland	11.7	18.8	2335.3	3758.3		
Delaware Street	10.4	16.7	2336.6	3760.4		
Stock Yards	8.7	14.0	2338.3	3763.1		
Oakland 16th Street	6.5	10.5	2340.5	3766.6		337
West Oakland	6.9	9.5	2341.1	3767.6		
Oakland Wharf [12]	3.7	6.0	2343.3	3771.1		337
San Francisco	0.0	0.0	2347.0	3777.1		337—40

Von der 2263.8 Meilen = 3634.2 Km von Kansas City entfernten Station Tracy führt nach San Francisco ein 11.5 Meilen = 18.5 Km näherer, hier aufgeführter Schienenweg, den jedoch die Südpacificbahn bis jetzt nicht benützt.

Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km	Name der Stationen	Entfernung von San Francisco Meilen	Km
Tracy	71.7	115.4	Lorenzo	18.4	29.6
Ellis	69.6	112.0	San Leandro	15.7	25.3
Midway	63.9	101.8	Melrose	11.5	18.5
Altamont	56.0	90.1	East Oakland	9.3	15.0
Livermore	47.9	77.1	Alice Str. Crossing	7.9	12.7
Pleasanton	41.8	67.3	Oakland (Market Str.)	7.2	11.6
Sunol	36.6	58.9	West Oakland	5.9	9.5
Niles [11]	30.2	48.6	Oakland Wharf	3.7	6.0
Decoto	27.4	44.1	San Francisco	0	0
Haywards	21.1	34.0			

Eisenbahn- und Postwagenverbindungen u. s. w.]

[1] **Los Angeles.** Siehe [3] auf S. 379.

[2] **Newhall.** Postkutschen nach Ventura (80.5 Km), Santa Barbara (128.7 Km), San Louis Obispo (305.8 Km), Paso-Robles Hot Springs (354.1 Km) und Soledad (etwa 480 Km). — Eine schmalspurige Bahn wird in Kurzem zwischen Newhall und Santa Barbara fertig sein.

[3] **Mohave.** Abzweigung der Südpacificbahn in nahezu genau östlicher Richtung nach den Needles (389.5 Km) am Coloradoflusse, woselbst Vereinigung mit der Atlantic & Pacificbahn (siehe S. 14), und Postkutschen nach

Darwin (161 Km), Cerro Gordo (201 Km), Lone Pine (241 Km) und Independence (270 Km).

4 **Goshen.** In östlicher Richtung eine 11 Km lange Bahn nach Visalia und in westlicher Richtung eine 64.3 Km lange Zweigbahn der Südpacificbahn über Hanford, Lemoore und Heinlen nach Huron.

5 **Madera.** Postkutschen nach den Riesenbäumen und dem Yosemitethal (120.7 Km); s. S. 331 und Karte S. 336.

6 **Merced.** Postkutschen nach den Riesenbäumen und dem Yosemitethal; siehe Karte S. 336.

7 **Lathrop.** Vereinigung der Südpacificbahn mit der Visalia Division der Central Pacific. — Von Lathrop ferner mit der Central Pacific nördlich nach Stockton (14.3 Km) und Sacramento (91.6 Km).

8 **Tracy.** Die 76.6 Km lange Strecke zwischen Tracy und Martinez ist die nunmehr von der Central Pacific verwaltete San Pablo und Tulare Bahn. — Ein von Tracy über Niles nach San Francisco führender, 18.5 Km kürzerer Schienenstrang ist S. 382 aufgeführt.

9 **Martinez.** Siehe S. 337.

10 **Port Costa.** Fähre über die Straits of Carquinez nach Benicia mittelst des größten Dampffährboots der Welt.

11 **Niles.** Südlich mit der Central Pacificbahn nach San José (28.2 Km), wo sich die Südpacificbahn anschließt, die von San José nach Gilroy (48.8 Km), Monterey (120.9 Km) und Soledad (149.5 Km) geht.

12 **Oakland Wharf.** Von hier mittelst Dampfers in etwa 25 Minuten nach San Francisco.

General-Zusammenstellung.

Hauptstationen	Entfernung Meilen	Entfernung Km
New York nach Indianapolis	825	1327.7
Indianapolis nach St. Louis	240	386.2
St. Louis nach Kansas City.	277	445.8
Kansas City nach Deming.	1149	1849.1
Deming nach San Francisco	1198	1928.0
Gesamt-Entfernung von New York nach San Francisco auf der Santa Fe- und Südpacificbahn	3689	5936.8

XX.

Vergleichung verschiedener Maße.

Quellen.

a) Vollständiges Taschenbuch der Münz-, Maß- und Gewichtsverhältnisse. Von Christian Noback und Friedrich Noback. Leipzig 1858. F. A. Brockhaus.

b) Münz-, Maß- und Gewichtsbuch. Von Christian Noback und Friedrich Noback. Leipzig 1858. F. A. Brockhaus.

c) Geographisches Jahrbuch. Herausgegeben von E. Behm. Erster Band. Gotha 1866. Justus Perthes.

1. Wege- (Meilen-)

Vergleichende Tabelle der wichtigsten

Diese Tabelle ist wörtlich entnommen aus „Brehm's Geographischem Jahr-

Kilometer	Lieue (25 = 1°)	Lieue (20 = 1°)	Engl. Statute Meile	Sea Mile, Seemeile aller Nationen (60 = 1°)	Amerikan. Meile	Russische Werst
1 0	0.2246049 9.3514192	0.1796839 9.2545091	0.6213824 9.7933590	0.5390517 9.731[illegible]305	0.6213464 9.7933338	0.9373998 9.9719248
4.452263 0.6485808	1 0	0.8000000 9.9030900	2.766558 0.4419398	2.400000 0.3802113	2.766397 0.4419146	4.173550 0.6205056
5.565329 0.7454909	1.250000 0.0969100	1 0	3.458198 0.5388499	3.000000 0.4771213	3.457997 0.5388247	5.216939 0.7174157
1.609315 0.2066410	0.3614600 9.5580602	0.2891680 9.4611501	1 0	0.8675039 9.9382715	0.9999420 9.9999748	1.508571 0.1785658
1.855110 0.2683695	0.4166667 9.6197887	0.3333333 9.5228787	1.152732 0.0617285	1 0	1.152666 0.0617033	1.738979 0.2402944
1.609408 0.2066662	0.3614809 9.5580854	0.2891847 9.4611753	1.000058 0.0000252	0.8675543 9.9382967	1 0	1.508659 0.1785910
1.066781 0.0280752	0.2396042 9.3794944	0.1916833 9.2825843	0.6628788 9.8214342	0.5750500 9.7597056	0.6628404 9.8214090	1 0
10.68844 1.02891418	2.400681 0.3803334	1.920540 0.2834233	6.641607 0.8222732	5.761621 0.7605446	6.641221 0.8222480	10.01934 1.0008390
11.29548 1.0529046	2.537019 0.4043238	2.029615 0.3074137	7.018811 0.8462636	6.088847 0.7845350	7.018404 0.8462384	10.58838 1.0248294
7.532484 0.8769382	1.691833 0.2283574	1.353466 0.1314474	4.680554 0.6702972	4.060399 0.6085687	4.680282 0.6702720	7.060949 0.8488631
7.420438 0.8704295	1.666667 0.2218487	1.333333 0.1249387	4.610930 0.6637885	4.000000 0.6020600	4.610663 0.6637633	6.955917 0.8423544
7.585937 0.8800092	1.703839 0.2314284	1.363071 0.1345184	4.713768 0.6733682	4.089212 0.6116397	4.713495 0.6733430	7.111055 0.8519341
6.687240 0.8252469	1.501987 0.1766661	1.201589 0.0797560	4.155334 0.6186059	3.604768 0.5568774	4.155092 0.6185807	6.268617 0.7971717
5.000000 0.6989700	1.123024 0.0503892	0.8984195 9.9534791	3.106912 0.4923290	2.695259 0.4306005	3.106732 0.4923038	4.686998 0.6708948

Maße.

Wege (Meilen-) Maße.

buch", Band I, SS. LXXXVI u. LXXXVII, Gotha 1866. Justus Perthes.

Schwed. Meile	Norweg. Meile	Preußische oder Dänische Meile	Deutsche oder Geogr. M. (15 = 1°)	Österr. Meile	Span. Legua nueva	Port. Legoa nova
0.0935590 8.9710858	0.0885310 8.9470954	0.1327583 9.1230618	0.1347629 9.1295705	0.1318229 9.1199908	0.1495385 9.1747531	0.2000000 9.3010300
0.4165495 9.6196666	0.3941634 9.5956762	0.5910749 9.7716426	0.600000 9.7781513	0.5869101 9.7685716	0.6657848 9.8233339	0.8904527 9.9496108
0.5206870 9.7165767	0.4927042 9.6925683	0.7388438 9.8685526	0.7500000 9.8750613	0.7336377 9.8654816	0.8322311 9.9202440	1.113066 0.0465209
0.1505660 9.1777268	0.1424743 9.1537364	0.2136499 9.3297028	0.2168760 9.3362115	0.2121445 9.3266318	0.2406546 9.3813941	0.3218630 9.5076710
0.1735623 9.2394554	0.1642347 9.2154650	0.2462812 9.3914313	0.2500000 9.3979400	0.2445459 9.3883603	0.2774103 9.4431226	0.3710219 9.5693995
0.1505747 9.1777520	0.1424825 9.1537616	0.2136623 9.3297280	0.2168886 9.3362367	0.2121568 9.3266570	0.2406685 9.3814193	0.3218816 9.5076962
0.0998070 8.9991610	0.0944432 8.9751706	0.1416240 9.1511369	0.1437625 9.1576456	0.1406261 9.1480659	0.1595248 9.2028283	0.2133562 9.3291052
1 0	0.9462581 9.9760096	0.1418979 0.1519759	0.1440405 0.1584846	1.408980 0.1489050	1.598333 0.2036673	2.137687 0.3299492
1.056794 0.0239904	1 0	0.1499569 0.1759663	1.522212 0.1824750	1.489002 0.1728954	1.689109 0.2276577	2.253900 0.3539346
0.7047321 9.8480241	0.6668584 9.8240337	1 0	1.015100 0.0065087	0.9929537 9.9969290	1.126397 0.0516913	1.506497 0.1779682
0.6942491 9.8415154	0.6569389 9.8175250	0.9851250 9.9934913	1 0	0.9781835 9.9904203	1.109641 0.0451826	1.484088 0.1714595
0.7097330 9.8510950	0.6715907 9.8271046	1.007096 0.0030710	1.022303 0.0095797	1 0	1.134390 0.0547623	1.517187 0.1810392
0.6256519 9.7963327	0.5920281 9.7723423	0.8877868 9.9483087	9.9011920 9.9548174	0.8815312 9.9452377	1 0	1.337448 0.1262769
0.4677953 9.6700558	0.4426550 9.6460654	0.6637916 9.8220318	0.6738146 9.8285405	0.6591144 9.8189608	0.7476926 9.8737231	1 0

Tabelle A.

Zur Verwandlung englischer Statute Meilen in Kilometer.

1 englische Statute Meile = 1.609315 Kilometer; log. 0.2066410.

Englische Meilen

Bruchteile: Zehntel

0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
Km 0.161	Km 0.322	Km 0.483	Km 0.644	Km 0.805	Km 0.966	Km 1.127	Km 1.287	Km 1.448

Einer

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Km 1.609	Km 3.219	Km 4.828	Km 6.437	Km 8.047	Km 9.656	Km 11.265	Km 12.875	Km 14.484

Zehner

10	20	30	40	50	60	70	80	90
Km 16.093	Km 32.186	Km 48.280	Km 64.373	Km 80.466	Km 96.559	Km 112.652	Km 128.745	Km 144.838

Hunderter

100	200	300	400	500	600	700	800	900
Km 160.932	Km 321.863	Km 482.795	Km 643.726	Km 804.658	Km 965.589	Km 1126.521	Km 1287.452	Km 1448.384

Tausender

1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	5000	6000
Km 1609.315	Km 2413.973	Km 3218.630	Km 4023.288	Km 4827.945	Km 5632.603	Km 6437.260	Km 8046.575	Km 9655.890

Tabelle B.

Zur Verwandlung von Kilometern in englische Statute Meilen.

1 Kilometer = 0.6213824 englische Statute Meile; log. 9.7933590

1 Kilometer = 3280.4 engl. Fuß.

Kilometer

Einer

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Engl. Meilen 0.621	Engl. Meilen 1.243	Engl. Meilen 1.864	Engl. Meilen 2.486	Engl. Meilen 3.107	Engl. Meilen 3.728	Engl. Meilen 4.350	Engl. Meilen 4.971	Engl. Meilen 5.592

Zehner

10	20	30	40	50	60	70	80	90
Engl. Meilen 6.214	Engl. Meilen 12.428	Engl. Meilen 18.641	Engl. Meilen 24.855	Engl. Meilen 31.069	Engl. Meilen 37.283	Engl. Meilen 43.497	Engl. Meilen 49.711	Engl. Meilen 55.924

Hunderter

100	200	300	400	500	600	700	800	900
Engl. Meilen 62.138	Engl. Meilen 124.276	Engl. Meilen 186.415	Engl. Meilen 248.553	Engl. Meilen 310.691	Engl. Meilen 372.829	Engl. Meilen 434.968	Engl. Meilen 497.106	Engl. Meilen 559.244

Tausender

1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800
Engl. Meilen 621.382	Engl. Meilen 683.520	Engl. Meilen 745.658	Engl. Meilen 807.797	Engl. Meilen 869.935	Engl. Meilen 932.073	Engl. Meilen 994.211	Engl. Meilen 1056.349	Engl. Meilen 1118.488

Tausender (Schluß)

1900	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
Engl. Meilen 1180.626	Engl. Meilen 1242.765	Engl. Meilen 1864.147	Engl. Meilen 2485.530	Engl. Meilen 3106.912	Engl. Meilen 3728.294	Engl. Meilen 4349.677	Engl. Meilen 4971.059	Engl. Meilen 5592.442

Tabelle C.

Zur Verwandlung englischer Statute Meilen in deutsche (geographische) Meilen. 1 englische Statute Meile = 0.2168760 deutsche (geographische) Meile; log. 9.3362115. 1 engl. Meile = 8 Furlongs = 80 Chains = 320 Rods = 1760 Yards = 5280 engl. Fuß.

Englische Meilen

Einer

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Deutsche Meilen 0.217	Deutsche Meilen 0.434	Deutsche Meilen 0.651	Deutsche Meilen 0.868	Deutsche Meilen 1.084	Deutsche Meilen 1.301	Deutsche Meilen 1.518	Deutsche Meilen 1.735	Deutsche Meilen 1.952

Zehner

10	20	30	40	50	60	70	80	90
Deutsche Meilen 2.168	Deutsche Meilen 4.338	Deutsche Meilen 6.506	Deutsche Meilen 8.675	Deutsche Meilen 10.844	Deutsche Meilen 13.013	Deutsche Meilen 15.181	Deutsche Meilen 17.350	Deutsche Meilen 19.519

Hunderter

100	200	300	400	500	600	700	800	900
Deutsche Meilen 21.688	Deutsche Meilen 43.375	Deutsche Meilen 65.063	Deutsche Meilen 86.750	Deutsche Meilen 108.438	Deutsche Meilen 130.126	Deutsche Meilen 151.813	Deutsche Meilen 173.501	Deutsche Meilen 195.188

Tausender

1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800
Deutsche Meilen 216.876	Deutsche Meilen 238.564	Deutsche Meilen 260.251	Deutsche Meilen 281.939	Deutsche Meilen 303.626	Deutsche Meilen 325.314	Deutsche Meilen 347.001	Deutsche Meilen 368.689	Deutsche Meilen 390.377

Tausender (Schluß)

1900	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
Deutsche Meilen 412.064	Deutsche Meilen 433.752	Deutsche Meilen 650.628	Deutsche Meilen 867.504	Deutsche Meilen 1084.380	Deutsche Meilen 1301.256	Deutsche Meilen 1518.132	Deutsche Meilen 1735.008	Deutsche Meilen 1951.884

Tabelle D.

Zur Verwandlung deutscher (geographischer) Meilen in englische Statute Meilen. 1 deutsche (geographische) Meile = 4.610930 englische Statute Meilen; log. 0.6637885.

Deutsche Meilen

Bruchteile: Zehntel

0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
Engl. Meilen 0.461	Engl. Meilen 0.923	Engl. Meilen 1.383	Engl. Meilen 1.844	Engl. Meilen 2.305	Engl. Meilen 2.767	Engl. Meilen 3.228	Engl. Meilen 3.689	Engl. Meilen 4.150

Einer

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Engl. Meilen 4.611	Engl. Meilen 9.222	Engl. Meilen 13.833	Engl. Meilen 18.444	Engl. Meilen 23.055	Engl. Meilen 27.666	Engl. Meilen 32.277	Engl. Meilen 36.887	Engl. Meilen 41.498

Zehner

10	20	30	40	50	60	70	80	90
Engl. Meilen 46.109	Engl. Meilen 92.219	Engl. Meilen 138.328	Engl. Meilen 184.437	Engl. Meilen 230.547	Engl. Meilen 276.656	Engl. Meilen 322.766	Engl. Meilen 368.874	Engl. Meilen 414.984

Hunderter

100	200	300	400	500	600	700	800	900
Engl. Meilen 461.093	Engl. Meilen 922.186	Engl. Meilen 1383.279	Engl. Meilen 1844.372	Engl. Meilen 2305.465	Engl. Meilen 2766.558	Engl. Meilen 3227.651	Engl. Meilen 3688.744	Engl. Meilen 4149.837

Tausender

1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1800	2000
Engl. Meilen 4610.930	Engl. Meilen 5072.023	Engl. Meilen 5533.116	Engl. Meilen 5994.209	Engl. Meilen 6455.302	Engl. Meilen 6916.395	Engl. Meilen 7377.488	Engl. Meilen 8299.674	Engl. Meilen 9221.860

Tabelle E.

Zur Verwandlung englischer Statute Meilen in (russische) Werst.
1 englische Statute Meile = 1.508571 (russische) Werst; log. 0.1785658.

Englische Meilen

Bruchteile: Zehntel

0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
Werst 0.151	Werst 0.302	Werst 0.453	Werst 0.603	Werst 0.754	Werst 0.905	Werst 1.056	Werst 1.207	Werst 1.358

Einer

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Werst 1.509	Werst 3.017	Werst 4.526	Werst 6.034	Werst 7.543	Werst 9.051	Werst 10.560	Werst 12.069	Werst 13.577

Zehner

10	20	30	40	50	60	70	80	90
Werst 15.086	Werst 30.171	Werst 45.257	Werst 60.343	Werst 75.429	Werst 90.514	Werst 105.600	Werst 120.686	Werst 135.771

Hunderter

100	200	300	400	500	600	700	800	900
Werst 150.857	Werst 301.714	Werst 452.571	Werst 603.428	Werst 754.286	Werst 905.143	Werst 1056.000	Werst 1206.857	Werst 1357.714

Tausender

1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
Werst 1508.571	Werst 3017.142	Werst 4525.713	Werst 6034.284	Werst 7542.855	Werst 9051.426	Werst 10,559.997	Werst 12,068.568	Werst 13,577.139

Tabelle F.

Zur Verwandlung von (russischen) Werst in englische Statute Meilen. 1 (russische) Werst = 0.6628788 englische Statute Meilen; log. 9.8214342.

Russische Werst

Einer

1	3	3	4	5	6	7	8	9
Engl. Meilen 0.663	Engl. Meilen 1.326	Engl. Meilen 1.989	Engl. Meilen 2.652	Engl. Meilen 3.314	Engl. Meilen 3.977	Engl. Meilen 4.640	Engl. Meilen 5.303	Engl. Meilen 5.966

Zehner

10	20	30	40	50	60	70	80	90
Engl. Meilen 6.629	Engl. Meilen 13.258	Engl. Meilen 19.886	Engl. Meilen 26.515	Engl. Meilen 33.144	Engl. Meilen 39.773	Engl. Meilen 46.402	Engl. Meilen 53.030	Engl. Meilen 59.659

Hunderter

100	200	300	400	500	600	700	800	900
Engl. Meilen 66.288	Engl. Meilen 132.576	Engl. Meilen 198.864	Engl. Meilen 265.152	Engl. Meilen 331.439	Engl. Meilen 397.727	Engl. Meilen 464.015	Engl. Meilen 530.303	Engl. Meilen 596.591

Tausender

1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800
Engl. Meilen 662.879	Engl. Meilen 729.166	Engl. Meilen 795.455	Engl. Meilen 861.742	Engl. Meilen 928.031	Engl. Meilen 994.318	Engl. Meilen 1060.607	Engl. Meilen 1126.894	Engl. Meilen 1293.182

Tausender (Schluß)

1900	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
Engl. Meilen 1259.470	Engl. Meilen 1325.758	Engl. Meilen 1988.636	Engl. Meilen 2651.515	Engl. Meilen 3314.394	Engl. Meilen 3977.273	Engl. Meilen 4640.152	Engl. Meilen 5303.030	Engl. Meilen 5965.909

2. Feldmaße.

1 amerikanischer Acre = 1.585124 preußischer Morgen = 40.47179 Acres = 0.404718 Hektar.

1 englischer Acre = 1.584940 preußischer Morgen = 40.46710216 Acres = 0.4046710 Hektar = 43560 englische Quadratfuß.

1 Hektar = 2.470857 amerikanischer = 2.4711432 englischer Acre.

1 Ar = 0.02470857 amerikanischer = 0.024711432 englischer Acre = 1076.4 englische Quadratfuß.

640 amerikanische Acres = 1 amerikanische Quadratmeile (mile of land) = 1 Sektion. 36 Sektions = 1 Township = 0.5905057 deutsche (geographische) Quadratmeilen = 9324.700 Hectares = 93.24700 Quadratkilometer *).

1 Quadratkilometer = 0.3860713 Sektion.

640 englische Acres = 1 englische Square mile = 258.98945385 Hektare = 2.58989454 Quadratkilometer = 0.0470352 deutsche (geographische) Quadratmeilen.

1 Lot = 1/2 Sektion = 320 Acres.

3. Getreidemaße.

100 amerikanische Bushel sind gleich:

36.344 Hektoliter; 1 Bushel gleich 36 1/3 Liter

24 1/3 badische oder schweizer Malter

---

*) Behm's „Geographisches Jahrbuch" Band I, SS. XIII und XV. Nobacks betrachten S. 753 ihres 1850 und S. 527 ihres 1858 erschienenen Werkes die Maße und Gewichte der Vereinigten Staaten von Amerika als die alten englischen und geben unter dieser nicht ganz richtigen Voraussetzung S. 546 (ihres Buches vom Jahre 1850) folgende Vergleichsgrößen für den Acre: 1 amerikanischer Acre = 0.40467 Hektare = 1.58494 preußische Morgen.

$16\,^{1}/_{8}$ bayerische Scheffel
$116\,^{7}/_{10}$ braunschweiger oder hannoversche Himten
$28\,^{4}/_{10}$ darmstädter Malter
35 dresdener Scheffel
$30\,^{2}/_{3}$ kieler Getreide Tonnen
$66\,^{1}/_{8}$ preußische Scheffel oder Hamburger Faß
$26\,^{1}/_{8}$ dänische Kron-Tonnen
$17\,^{1}/_{8}$ russische Tschetwert
$61\,^{3}/_{3}$ wiener Metzen
$20\,^{1}/_{2}$ württembergische Scheffel.

4. Flüssigkeitsmaße.

100 amerikanische Gallon sind gleich:

454.346 Liter
$369\,^{2}/_{5}$ russische Kruschka
321 wiener Maß
466 dänische Pott.

5. Gewichte.

100 amerikanische Pfund sind gleich:

45.359 Kilogramm
$110\,^{3}/_{4}$ russische Pfund
81 wiener Pfund
$90\,^{7}/_{10}$ dänische Pfund.

1 amerikanische Tonne ist gleich:

909.1 Kilogramm
55 Pud $22\,^{2}/_{9}$ Pfund russisch
1620 Pfund österreichisch.

6. Besondere Maß- und Gewichtsverhältnisse.

Aus Noback's „Münz-, Maß- und Gewichtsbuche" füge ich noch folgende auf amerikanische Maße bezügliche, SS. 527 und 528 entnommene Daten bei.

Das **Fäßchen** (Barrel) Mehl ist 196 Pfund netto
Das **Fäßchen** (Barrel) Reis 600 Pfund
Das **Puncheon** Maismehl 800 Pfund
Das **Fäßchen** (Barrel) Fische 200 Pfund
Das **Tierce** Fische 300 Pfund
Das **Fäßchen** (Barrel) gesalzenes Fleisch und Speck 200 Pfund
Das **Fäßchen** (Keg) Früchte 100 Pfund
Die **Schachtel** (Box) Früchte 25 Pfund
Der **Ballen** (Bale) Heu 300 Pfund
Die **Tonne** (Ton) Heu 100 Kubikfuß in fest aufgetürmten Haufen.

7. Vergleichung
von
Fahrenheit mit Celsius und Réaumur.

x^0 Fahr. = $(x^0 - 32^0)\ ^5/_9$ Celsius = $(x^0 - 32^0)\ ^4/_9$ Réaumur.

Fahrenheit	Celsius	Réaumur	Fahrenheit	Celsius	Réaumur	Fahrenheit	Celsius	Réaumur
+212	+100.00	+80.00	+202	+94.44	+75.56	+192	+88.89	+71.11
211	99.44	79.12	201	93.89	75.11	191	88.33	70.67
210	98.89	79.56	200	93.33	74.67	190	87.78	70.22
209	98.33	78.67	199	92.78	74.22	189	87.22	69.78
208	97.78	78.22	198	92.22	73.78	188	86.67	69.33
207	97.22	77.78	197	91.67	73.33	187	86.11	68.89
206	96.67	77.33	196	91.11	72.89	186	85.56	68.44
205	96.11	76.89	195	90.56	72.44	185	85.00	68.00
204	95.56	76.44	194	90.00	72.00	184	84.44	67.56
203	95.00	76.00	193	89.44	71.56	183	83.89	67.11

x^0 Fahr. = $(x^0—32^0)\ ^5/_9$ Celsius = $(x^0—32^0)\ ^4/_9$ Réaumur.

Fahrenheit	Celsius	Réaumur	Fahrenheit	Celsius	Réaumur	Fahrenheit	Celsius	Réaumur
+182	+83.33	+66.67	+147	+63.89	+51.11	+112	+44.44	+35.56
181	82.78	66.22	146	63.33	50.67	111	43.89	35.11
180	82.22	65.78	145	62.78	50.22	110	43.33	34.67
179	81.67	65.33	144	62.22	49.78	109	42.78	34.22
178	81.11	64.89	143	61.67	49.33	108	42.22	33.78
177	80.56	64.44	142	61.11	48.89	107	41.67	33.33
176	80.00	64.00	141	60.56	48.44	106	41.11	32.89
175	79.44	63.56	140	60.00	48.00	105	40.56	32.44
174	78.89	63.11	139	59.44	47.56	104	40.00	32.00
173	78.33	62.67	138	58.89	47.11	103	39.44	31.56
172	77.78	62.22	137	58.33	46.67	102	38.89	31.11
171	77.22	61.78	136	57.78	46.22	101	38.33	30.67
170	76.67	61.33	135	57.22	45.78	100	37.78	30.22
169	76.11	60.89	134	56.67	45.33	99	37.22	29.78
168	75.56	60.44	133	56.11	44.89	98	36.67	29.33
167	75.00	60.00	132	55.56	44.44	97	36.11	28.89
166	74.44	59.56	131	55.00	44.00	96	35.56	28.44
165	73.89	59.11	130	54.44	43.56	95	35.00	28.00
164	73.33	58.67	129	53.89	43.11	94	34.44	27.56
163	72.78	58.22	128	53.33	42.67	93	33.89	27.11
162	72.22	57.78	127	52.78	42.22	92	33.33	26.67
161	71.67	57.33	126	52.22	41.78	91	32.78	26.22
160	71.11	56.89	125	51.67	41.33	90	32.22	25.78
159	70.56	56.44	124	51.11	40.89	89	31.67	25.33
158	70.00	56.00	123	50.56	40.44	88	31.11	24.89
157	69.44	55.56	122	50.00	40.00	87	30.56	24.44
156	68.89	55.11	121	49.44	39.56	86	30.00	24.00
155	68.33	54.67	120	48.89	39.11	85	29.44	23.56
154	67.78	54.22	119	48.33	38.67	84	28.89	23.11
153	67.22	53.78	118	47.78	38.22	83	28.33	22.67
152	66.67	53.33	117	47.22	37.78	82	27.78	22.22
151	66.11	52.89	116	46.67	37.33	81	27.22	21.78
150	65.56	52.44	115	46.11	36.89	80	26.67	21.33
149	65.00	52.00	114	45.56	36.44	79	26.11	20.89
148	64.44	51.56	113	45.00	36.00	78	25.56	20.44

x^0 Fahr. = $(x^0 - 32^0)\ ^5/_9$ Celsius = $(x^0 - 32^0)\ ^4/_9$ Réaumur.

Fahrenheit	Celsius	Réaumur	Fahrenheit	Celsius	Réaumur	Fahrenheit	Celsius	Réaumur
+77	+25.00	+20.00	+42	+ 5.56	+ 4.44	+ 7	—13.89	—11.11
76	24.44	19.56	41	5.00	4.00	6	—14.44	—11.56
75	23.89	19.11	40	4.44	3.56	5	—15.00	—12.00
74	23.33	18.67	39	3.89	3.11	4	—15.56	—12.44
73	22.78	18.22	38	3.33	2.67	3	—16.11	—12.89
72	22.22	17.78	37	2.78	2.22	2	—16.67	—13.33
71	21.67	17.33	36	2.22	1.78	1	—17.22	—13.78
70	21.11	16.89	35	1.67	1.33	0	—17.78	—14.22
69	20.56	16.44	34	1.11	0.89	— 1	—18.33	—14.67
68	20.00	16.00	33	0.56	0.44	— 2	—18.89	—15.11
67	19.44	15.56	32	0.00	0.00	— 3	—19.44	—15.56
66	18.89	15.11	31	— 0.56	— 0.44	— 4	—20.00	—16.00
65	18.33	14.67	30	— 1.11	— 0.89	— 5	—20.56	—16.44
64	17.78	14.22	29	— 1.67	— 1.33	— 6	—21.11	—16.89
63	17.22	13.78	28	— 2.22	— 1.78	— 7	—21.67	—17.33
62	16.67	13.33	27	— 2.78	— 2.22	— 8	—22.22	—17.78
61	16.11	12.89	26	— 3.33	— 2.67	— 9	—22.78	—18.22
60	15.56	12.44	25	— 3.89	— 3.11	—10	—23.33	—18.67
59	15.00	12.00	24	— 4.44	— 3.56	—11	—23.89	—19.11
58	14.44	11.56	23	— 5.00	— 4.00	—12	—24.44	—19.56
57	13.89	11.11	22	— 5.56	— 4.44	—13	—25.00	—20.00
56	13.33	10.67	21	— 6.11	— 4.89	—14	—25.56	—20.44
55	12.78	10.22	20	— 6.67	— 5.33	—15	—26.11	—20.89
54	12.22	9.78	19	— 7.22	— 5.78	—16	—26.67	—21.33
53	11.67	9.33	18	— 7.78	— 6.22	—17	—27.22	—21.78
52	11.11	8.89	17	— 8.33	— 6.67	—18	—27.78	—22.22
51	10.56	8.44	16	— 8.89	— 7.11	—19	—28.33	—22.67
50	10.00	8.00	15	— 9.44	— 7.56	—20	—28.89	—23.11
49	9.44	7.56	14	—10.00	— 8.00	—21	—29.44	—23.56
48	8.89	7.11	13	—10.56	— 8.44	—22	—30.00	—24.00
47	8.33	6.67	12	—11.11	— 8.89	—23	—30.56	—24.44
46	7.78	6.22	11	—11.67	— 9.33	—24	—31.11	—24.89
45	7.22	5.78	10	—12.22	— 9.78	—25	—31.67	—25.33
44	6.67	5.33	9	—12.78	—10.22	—25	—32.22	—25.78
43	6.11	4.89	8	—13.33	—10.67	—27	—32.78	—26.22

Nachträge und Berichtigungen.

S. 9, Zeile 1 von oben lies 1883, statt 1884. — Die Nordpacificbahn wurde am 8. September 1883 unter großen Feierlichkeiten eröffnet.

S. 12 zu 5. Die Atlantic & Pacificbahn konnte erst Mitte August 1883 dem allgemeinen Verkehre übergeben werden, weil die bei den Needles über den Coloradofluß zu erbauende Brücke unerwartete Schwierigkeiten bot.

S. 30, Zeile 15 von oben. Die alte Pacificbahn (Union- und Central Pacific) legt seit Anfangs September 1883 die 5259.s Km lange Strecke zwischen New York und San Francisco regelmäßig innerhalb sechs Tagen und sechs Nächten zurück — genau genommen innerhalb sechs Tagen und zwanzig Stunden. Daß sie diese nicht unbedeutende Fahrgeschwindigkeit ohne die mindeste Gefahr für die Sicherheit ihrer zahlreichen Reisenden einhalten kann, habe ich bereits in meinen „Amerikanischen Eisenbahneinrichtungen“ SS. 39—42 auseinandergesetzt.

S. 54 lies im Kärtchen „West Kansas City“, statt „Kansas City West“.

S. 305, letzter Absatz. Frank James, der Ende August 1883 zu Gallatin im Staate Missouri vor Gericht stand, beschuldigt: 1. Den Kassierer der „Gallatin Bank“ 2. den Kondukteur Westfall ermordet zu haben und 3. an der Ermordung eines Eisenbahnreisenden mitbeteiligt gewesen zu sein, wurde am 6. September 1883 von allen diesen Anklagen glänzend freigesprochen!!

Zu S. 330. Ranch — englische Abkürzung für Ranchero, d. i. Farm — wird in neuerer Zeit vielfach Ranche geschrieben; auch die große, am Schluß des Buches beigeheftete Karte enthält diese Schreibweise.

Zu S. 342. Die Südpacificbahn befördert einen Auswanderer, aber nur dann, wenn er das betreffende Billet irgendwo in Europa gelöst hat, von New Orleans nach San Francisco um 148 Mark, und die ganze Reise

von Antwerpen oder Bordeaux nach San Francisco kostet einen Auswanderer im Zwischendeck und Emigrantenzug nur 268 Mark!

Mit den Norddeutschen Lloyddampfern kostet die Reise nach San Francisco einen Auswanderer von Bremen ab 300, von Havre ab 290 Mark. — Die Generalagentur in Antwerpen wird von den Firmen W. Raydt & Co., van Raffelghem und Dornhoefer und Julius Hartmann & Cie., die in Bordeaux von der Firma E. Depas & Co. besorgt.

Ende.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.